Jlustrowany Tygodnik

Numer 48

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

31. sierpień 1930

Bez... obsłonek



W Ameryce panują obecnie straszne upały. Znana artystka filmowa Evelyn Egan, uprzykrzywszy sobie upał, wyjechała na przejażdżkę w stroju... Ewy. Niestety, policja zapatrywała się na to nieco inaczej i wysłała patrol celem okrycia wdzięków miss Evelyn.

ORĘDZIE FORDA

Rola Forda w przezwyciężaniu kryzysów. — Jego walka z defetyzmem. — Oryginalność Forda i charakterystycznych jego paradoksów. — Niema nadprodukcji! — Ubóstwo nie jest cnotą, a chorobą społeczną! — Nie popyt produkcję, a produkcja reguluje popyt! — Praktyki średniowiecznej medycyny. — Koncerny słabości.

Po ośmiu latach niebywale dobrej konjunktury przechodzą Stany Zjednoczone obecnie ostry kryzys gospodarczy. W chwilach ciężkiej depresji ekonomicznej, jaka w latach 1920-21 szerzyła się na Nowej Ziemi — jeden, jedyny człowiek wynalazł drogę zbawczą: był nim Henryk Ford, autor paradoksalnego posunięcia, polegającego na równoczesnej zniżce cen produktów i zwyżce płac robotniczych. Posunięcie to było niezwykle odważnym eksperymentem. Forda poczytywano za manjaka. A jednak eksperyment udał się, a „mędrzec z Detroit" stanął na czele nowej szkoły ekonomicznej, głoszącej zapanowanie nowej ery „prosperity", dobrobytu. Jako też po śmiałem cięciu, dokonanem przez Forda na organiźmie U. S. A., zapanował w Stanach dobrobyt niebywały. Dopiero w ubiegłym roku, po przysłowiowych siedmiu latach tłustych „prosperity" załamała się w wirach gorączkowej spekulacji.

Lecz nawet teraz nauki Forda znajdują posłuch w jego kraju. Środki walki z kryzysem, jakiej podjął się prezydent Hoover, pochodzą z arsenału detroickiego „kapitana przemysłu". Ale — jak zawsze w podobnych warunkach — w szeregach walczących z kryzysem znaleźli się ludzie słabi, nie dający wiary hasłom Forda. Oni to byli, co obniżyli poziom ilościowy produkcji i poziom płac robotniczych. Tylko Ford trwa wiernie przy swoim systemie. Jest on głęboko przekonany, że i ten kryzys minie szybko pod warunkiem że koła gospodarcze nie zatracą zimnej krwi i nie pogłębią przesilenia przez obniżenie płac robotniczych i zredukowanie siły nabywczej społeczeństwa.

Ford nie ustał w szerzeniu swoich haseł. Ostatnio ogłosił serję artykułów, w których broni swego systemu i wskazuje nań, jako na jedyny, naprawdę skuteczny środek do zwalczenia kryzysu, gnębiącego gospodarstwo amerykańskie. Enuncjacje ekonomisty z Detroit zaskoczą czytelnika europejskiego swoją śmiałą oryginalnością i wywołają niewątpliwie ostre polemiki, tembardziej, że z różnych przyczyn, entuzjazm dla metod amerykańskich, tak głośny do niedawna w Europie, przycichł ostatnio i prawie że zamarł. Ale, jak błędnym był lekkomyślny entuzjazm, tak niesłusznym i niepoważnym byłby sceptycyzm wobec nauk, importowanych z U. S. A. Objektywizm jest tutaj niezbędny.

Pamiętać trzeba, że Ford jest twórcą wielkiej rzeczy, że kryzys amerykański najmniej dał się we znaki właśnie jemu i że wywody Forda przedmiot ujmują wprawdzie w sposób symplistyczny, ale jasny i prosty. A lepiej patrzeć na rzeczy w sposób nieskomplikowany, aniżeli zbytnią wnikliwością zaciemnić obraz i — jak to Niemcy mówią — „nie widzieć lasu z nadmiaru drzew".

Obecnie głos oddajemy Fordowi:

* * *

Być może, że istnieje faktyczna nadprodukcja, tj. sytuacja, w której nikt już nie kupuje nawet pierwszorzędnych towarów, ponieważ każdy już pokrył swoje zapotrzebowanie. Stan tego rodzaju nazywamy stanem przesytu. Otóż pytamy: czy istnieje w Stanach Zjednoczonych stan przesytu? I odpowiadamy: chyba nie! Bo — jakichże artykułów wszyscy mają naprawdę poddostatkiem? Więc jakże nazwiemy obecny stan naszego rynku? Czy rzeczywiście cechuje go „nadprodukcja", tj. stan przesytu, w którym przemysł wyrabia towary, których już nikt nie chce kupić?

O, nie! Istnieje w Ameryce zarówno potrzeba kupna, jak i chęć kupna. A jeśli mało się kupuje, to dlatego, że siła nabywcza ludności zmalała. A więc, niema nadprodukcji, a jest tylko zjawisko zwężenia się siły nabywczej. Czem ono się tłumaczy?

Pochodzi ono stąd, że ceny zbyt wielu artykułów są zbyt wysokie. Być może, że przemysłowcowi w danej chwili jest niemożliwe obniżenie ceny, aczkolwiek — zdaniem naszem — możliwość taka zawsze istnieje. Ale obniżenie ceny nie zależy od samego fabrykanta, gdyż zazwyczaj jest on zależny od swojego dostawcy surowca i półfabrykatów.

Otóż właśnie: jeśli publiczność ma w całej pełni korzystać z usług racjonalnie zorganizowanej wytwórczości, wówczas proces redukowania ceny musi zacząć się przy surowcach, musi trwać w toku produkcji i kończyć się pod postacią obniżenia kosztów zbytu. Fabrykant często ma możność zaobserwowania, jak oszczędności, które on zrealizował w toku produkcji, topnieją pod wpływem nieracjonalnych metod sprzedaży. Wówczas niema sensu oszczędzać przy produkcji, jeśli równocześnie dostawcy surowców i agenci sprzedażni drą takie ceny, jakie tylko osiągnąć mogą. Nic nie może być taniem, gdy chociaż jedna tylko część składowa ceny jest droga.

Jedyny wyjątek stanowi cena pracy. Na niej oszczędzać nie wolno. Wprawdzie koszty robocizny muszą być w sumie niskie, ale najprostszą, do tego celu wiodącą drogą jest wysoki poziom płacy. (Uwaga redakcji. Oto typowy przykład fordowskiego paradoksu, pozornego, oczywiście! Myśl Forda należy zrozumieć w tym sensie, że dobrze opłacany robotnik więcej wyprodukuje, aniżeli dwóch źle opłacanych; stąd robotnik dobrze opłacany w sumie jest tańszy od robotnika źle opłacanego, a w rezultacie koszty robocizny w systemie Forda są niższe, niżeli w systemach przestarzałych).

Wogóle zaś, należy podnieść na czołowe miejsce zasadę, że ceny sprzedażne, wyznaczone dla konsumenta, winny stale się obniżać, przyczem nieraz opłaca się, w wyjątkowych sytuacjach, obniżyć cenę poniżej poziomu kosztów własnych (znowu „paradoks"! Przyp. Red.) Większy obrót z biegiem czasu przyniesie — w sumie — większe zyski. Z własnej praktyki odniosłem to doświadczenie, gdyż niejednokrotnie obniżaliśmy ceny poniżej poziomu, zapewniającego zysk, i mimo to, a raczej: na skutek tego, odnosiliśmy podwójne zyski. Przytem to stałe redukowanie ceny wychodziło nam na dobre również i pod tą postacią, że czyniło nas coraz bardziej pomysłowymi i postępowymi.

Zawsze uważałem, że główną uwagę należy poświęcić procesowi produkcyjnemu, a nie przebiegowi zbytu towarów. Stosunkowo bardzo mało nas interesuje ten ostatni etap naszych tranzakcyj. Nas najwięcej obchodzi samo wytwarzanie, gdyż ono stanowi o wszystkiem. Z chwilą, gdy towar jest pierwszorzędny i tani, wówczas niejako sam sobie toruje drogę do nabywcy.

Czasami redukcja ceny wystarczy do zrównania produkcji z poziomem siły nabywczej. Ale siła ta nie jest stałą wielkością, a redukcja ceny jest tylko jedną z dróg, wiodących do zwiększenia tejże siły. Trzeba ją wzmagać nietylko relatywnie, ale i absolutnie. Życie gospodarcze tak musi się układać, aby zapewniało wszystkim stały wzrost dochodów. To zaś rozwiązuje wszystkie problemy przemysłowej techniki organizacyjnej i finansowej.

Musimy sobie przedewszystkiem uświadomić, że to, co powszechnie nazywają „nadprodukcją", dotychczas wogóle nie istniało. Pojawiające się od czasu do czasu zahamowania w biegu towarów od producenta do konsumenta bynajmniej nie zależą od ilości wytworzonych dóbr. Zamiast bać się, należałoby cieszyć się na moment nastania nadprodukcji, tj. tej chwili, w której wszyscy będą wystarczająco zaopatrzeni w dobra i usługi wszelakiego rodzaju. Od zarania swoich dziejów, ludzkość dążyła do zwiększenia stanu swego posiadania, aczkolwiek były czasy, kiedy ludzkość wątpiła, czy kiedykolwiek zaistnieje powszechny dobrobyt. Byli i tacy, którzy uwierzyli, że ubóstwo jest cnotą, a nie chorobą społeczną. Wprawdzie przyznajemy rację moralistom, twierdzącym słusznie, że ludzkość nie poto istnieje ,aby się bogacić, ale uważamy, że tylko wtenczas będzie w możności zrozumienia właściwego sensu życia, gdy cała społeczność ludzka, od góry do dołu, znajdzie pełne zaspokojenie potrzeb materjalnych. Dlatego z wielką radością powitalibyśmy dzień, w którym zaistniałaby prawdziwa nadprodukcja, gdyż ludzkość byłaby wówczas uwolniona od gnębiących ją trosk codziennych. Obawiamy się jedynie, że dzień ten rychło nie nadejdzie, bo jesteśmy dalecy od kłopotów, wynikłych z nadmiaru dóbr.

Stwierdzamy raz jeszcze: nigdy nadmiar niesprzedanych towarów nie został wywołany „nadprodukcją", tj. stopniem wytwórczości, zrównującym zaspokojenie potrzeb z przesytem. Stąd mylny jest pogląd, że „nadprodukcja" ponosi winę za powstawanie kryzysów gospodarczych. Stąd fałszywe są środki, których imają się ludzie, wyznający krytykowany przez nas pogląd, gdyż środki te, jak np. ograniczenie produkcji, pogłębiają kryzys, zamiast go zwalczać. Leczy się pacjenta — organizm gospodarczy — na chorobę, na którą on nie cierpi.

Za dawnych czasów, lekarz postawiwszy djagnozę, upuszczał nieco krwi pacjentowi, aby „go wzmocnić". Nasze gospodarcze metody sanacyjne są bardzo podobne do praktyk średniowiecznej medycyny. Wszystkie recepty, z którychkolwiek by pochodziły stron, wychodzą zawsze na to samo: podwyżka cen, zniżka poziomu płac, ograniczenie produkcji. Recepta szczególnie modna wymaga dokładnego zrównania produkcji z popytem. Myśl ta, i owszem, jest wcale, wcale interesująca, ale wychodzi niestety z mylnego punktu wyjścia, mianowicie z zasady: zależności produkcji od popytu, podczas gdy rzeczy mają się wręcz przeciwnie, bo popyt zależy od produkcji. Jeśli więc skurczy się produkcja, skurczy się i popyt. Koniec końców doszło by do tego, że produkcja ręka w rękę z popytem znalazłyby się nad krańcem przepaści. Nie wynikłaby z tego żadna większa strata, gdyż przemysł, który zgodził się na zakreślenie mu stałych granic, nie jest wart innego losu.

Liczne umowy terytorjalne, zawarte przez poszczególne przedsiębiorstwa tej samej branży, podpadają pod tą właśnie rubrykę. Porozumienia tego rodzaju kończą się nieraz w akcie fuzji. Fuzja przedsiębiorstw polega na zgrupowaniu branżowo pokrewnych przedsiębiorstw w jedną całość, przyczem najczęściej zdarza się, że fuzjonują przedsiębiorstwa słabe i nieodporne. Braknie dla nich latarń ulicznych, o które mogłyby się oprzeć, dlatego opierają się o siebie wzajemnie. To przywieszenie się jednych do drugich nazywają fuzją.

Fordem dokoła świata



Wspaniały widok w drodze do Lucerny.

Jak już donosiliśmy, udał się korespondent nasz p. Bronisław Podczaski w podróż krajoznawczą dokoła świata, samochodem Ford. Swego czasu zamieściliśmy już pierwszą korespondencję p. Podczaskiego z Paryża, obecnie zaś dajemy dalszy ciąg spostrzeżeń naszego podróżnika, których tematem jest tym razem Szwajcarja.

Redakcja.

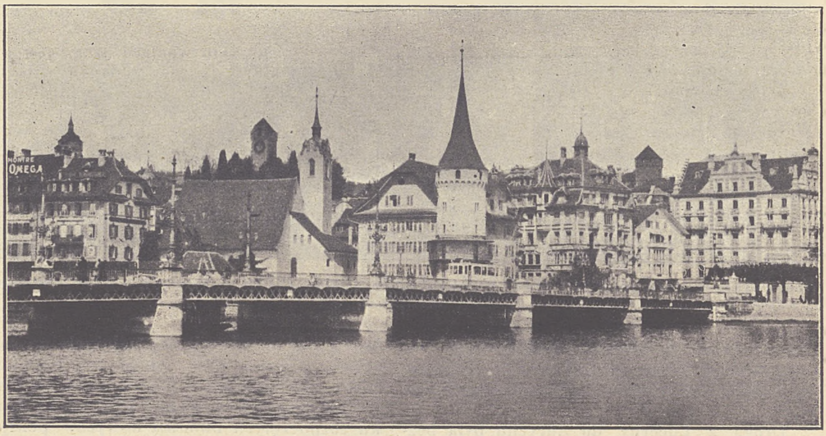
Jakkolwiek ojczyzna Wilhelma Tella i sera szwajcarskiego nie leżała w pierwotnym planie naszego rajdu, to jednak, zyskawszy na czasie przez wcześniejsze przybycie do Paryża, postanowiliśmy zboczyć z przewidzianej trasy i zawadzić o Alpy.

Wczesnym rankiem żegnaliśmy się z ozłoconą porannym brzaskiem Sekwaną i wkrótce opuściliśmy „stolicę świata". Jadąc dobrze dziewięćdziesiątką znaleźliśmy się wkrótce w starych obwarowaniach Dijon, dumnej niegdyś fortecy, jednego z „kluczy do Francji", jak nazywano ją jeszcze przed wojną światową. Dziś wszystkie te wspaniałe forty, bastjony i cytadele rozbiera się masowo, podobnie jak się to czyni u nas w Poznaniu.

Tu zdarzył nam się przykry wypadek, źle świadczący o zrozumieniu dla znaczenia turystyki we Francji. Stanęliśmy na parę godzin w hotelu, reklamującym się „specjalną obsługą samochodów i automobilistów", by napoić Forda benzyną i oliwą i kazać zwulkanizować przebite opony. Właściciel, słysząc obcą mowę i widząc napisy rajdowe i liczne plakiety klubowe na naszym wozie, przyszedł do przekonania, że ma do czynienia z miljarderami amerykańskimi, czy lordami angielskimi, podróżującymi dla zabicia „spleenu". To też, gdy przeczytaliśmy rachunek, mało nas krew nie zalała. Zaledwie jednak zaczęliśmy protestować, a natychmiast znalazł się „błąd" w rachunku, który wynosił... ca. 60 procent. Tak nabijają w butelkę turystów we Francji.

Z Dijon pomknęliśmy przez Besançon do Chaux de Fonds, gdzie przekroczyliśmy granicę. Już przy samym wjeździe do kraju uderza nadzwyczajna gościnność Szwajcarji. Celnicy, mając instrukcje jak najgrzeczniejszego załatwiania odprawy celnej przejeżdżających samochodów, są niezwykle uprzejmi. Gdy tuż przed budynkiem celnym pękła mi opona, ja zaś wyszedłem by zmienić koło, natychmiast skoczyło kilku celników z pomocą. Otrzymawszy szczegółowe objaśnienia co do dalszej drogi, ruszyliśmy do Lucerny. Droga przepiękna. Łagodnemi, niemęczącemi serpentynami pięliśmy się w górę. Stan szosy znakomity. Przeważnie asfalt smołowany, po którym koła toczą się z przyjemnym chrzęstem, pozatem niebezpieczeństwo poślizgu jest przez szorstką, a jednak idealnie równą nawierzchnię, znacznie zmniejszone. Szosa taka wchłania wodę, nie pozostawiając po deszczu kałuży, z drugiej zaś strony nie wytwarza kurzu podczas posuchy. Przed każdym zakrętem, skrzyżowaniem czy tunelem ostrzegają wyraźne, w dzień i w nocy widoczne, znaki.

W pewnej chwili zatrzymaliśmy się, by skontrolować poziom oliwy w karterze. Nagle z zakrętu wysunął się Harley-Dawidson z przy-



Stare miasto w Lucernie. Na pierwszym planie jezioro Czterech Kantonów.

czepką i zatrzymał się przy nas, widząc nas manipulujących przy motorze. Z motocykla wysiadł urzędnik Touring-Klubu Szwajcarji i salutując zapytał, czy nie potrzebujemy pomocy. Tak oto dba szwajcarski Touring-Klub o turystów! Na wszystkich ważniejszych szlakach turystycznych krążą stale, w dzień i w nocy, motocykle klubowe, wożące w przyczepce nosze, środki opatrunkowe, oliwę, benzynę i najniezbędniejsze części zamienne i narzędzia. W razie jakiegokolwiek wypadku śpieszy taka lotna „service-station" natychmiast z pomocą. Kiedyż u nas będziemy mieli podobne urządzenia?

Touring-Klub Szwajcarji liczy już dziś zgórą 13 tysięcy członków. Obecnie zamierza on dokonać fuzji z Aeroklubem Związkowym, poczem przystąpi do dalszych wielkich inwestycyj, jak budowa lotniska dla awjonetek, telefonów alarmowych na szosach etc. Nic dziwnego, że przez drogi Szwajcarji przesunęło się w ciągu jednego tylko roku (1929) przeszło 130 tysięcy samochodów, noszących znaki wszystkich krajów świata.



Fragment Zurychu.

O zmroku już przybyliśmy do Lucerny. Do miasta zjeżdża się znowu długiemi serpentynami i ósemkami. Gdy wyjechaliśmy z wąwozu, którym dłuższy czas biegła szosa, zatrzymaliśmy wóz i zgasiwszy światła, olśnieni napawaliśmy się widokiem, który rozpościerał się u naszych stóp. Lucerna przedstawiała się jako morze drobnych światełek, odbijających się w toni jeziora. Reflektor jakiejś motorówki rzucał przed sobą długą poświatę, kołyszącą się na drobnych falach. Byliśmy jeszcze kilka kilometrów oddaleni od miasta, jednak było tak cicho, że słyszeliśmy wyraźnie brzęczenie motoru, przesuwającej się po jeziorze łódki. Gdzieś, na jakimś wysokim budynku migotała czerwona reklama świetlna zegarków Omega.

W godzinę potem z rozkoszą wyciągaliśmy znużone kości na wygodnych łóżkach w skromnym, lecz niezwykle miłym i czystym hotelu.

Nad miastem dominuje olbrzymi, niebotyczny masyw Pilatusa, wznoszącego się na wysokość 2147 m. Na szczyt prowadzi kolejka, jedna z najstarszych w Szwajcarji. Jazda tą kolejką, nad przepastnemi stokami i przepaściami robi niezapomniane wrażenie.

Nazajutrz, zwiedziwszy miasto, zwłaszcza piękną, w szwajcarskim stylu zabudowaną, starą dzielnicę, złożyliśmy wizytę w miejscowym Automobilklubie. Zostaliśmy tam nadzwyczaj gościnnie przyjęci i obdarzeni plakietą oraz sporym stosem map samochodowych.



Jezioro Zurychskie. Nad brzegiem rząd luksusowych hoteli.



Nasz Fordziak przed jednym z hoteli w Zurychu. Na ścianie widoczne polecające tablice automobilklubów.

Wpisawszy się do albumu pamiątkowego, wyruszyliśmy w dalszą drogę, żegnani życzeniami pomyślnego ukończenia naszego wielkiego rajdu.

Droga z Lucerny do Zurychu była bezsprzecznie najpiękniejszym etapem całej naszej podróży. Brak wprost słów, by opisać te emocje estetyczne, jakie stały się naszym udziałem. Drogę widzi się często na dziesiątki kilometrów przed sobą, w postaci skłębionej i poplątanej nitki, rzuconej na szary masyw gór. Czasem nitkę tę przerwie tunel, czasem znów zniknie ona za skałami, by wynurzyć się wiele set metrów wyżej. Chwilami pniemy się drugim biegiem stromo pod górę, to znów czujemy swąd rozpalonych hamulców przy jeździe z góry na dół. Poprostu trzeba to przeżyć, by móc sobie z piękna Szwajcarji zdać sprawę. Wogóle u nas w Polsce Szwajcarja jest mniej popularna, niż inne ośrodki turystyczne np. Włochy, a jeśli się już jedzie w Alpy, to chyba zimą. Tymczasem szczególnie latem Szwajcarja daje turyście moc wrażeń o nieopisanem wręcz napięciu, które szczególnie łatwo wchłania się, podróżując samochodem. Przytem Szwajcarja jest niedrogą i naprawdę o gości swych dba w całem tego słowa znaczeniu.

Zurych, to wielkie europejskie miasto, będące jednym z głównych ośrodków kulturalnych i politycznych związkowej republiki.

Wzdłuż przepięknego stalowo-sinego jeziora zurychskiego ciągną się bez końca wspaniałe hotele. Pożyteczną inowacją jest system polecania hoteli i zajazdów przez automobilkluby i związki turystyczne. Większość hoteli zaopatrzona jest w znaki takich klubów, przez co przyjmują one rękojmię za należytą obsługę automobilistów i ich maszyn. Gdy zarząd hotelu nie wywiązuje się należycie ze swych zadań, wówczas kluby cofają swą protekcję i żaden automobilista w hotelu takim nie stanie.

Na peryferjach miasta widzieliśmy bez liku rozpoczętych budowli nowych, pensjonatów, sanatorjów i hoteli. Wogóle Szwajcarja przeżywa obecnie sui generis „kryzys turystyczny". Nieograniczone i chyba jedyne na świecie możliwości turystyczne Szwajcarji, w połączeniu z środkowo-europejskiem, niezwykle dogodnem położeniem tego kraju, zwabiły do Szwajcarji kapitał zagraniczny w kolosalnej ilości. Powstały wielkie konsorcja i towarzystwa, które zagrażać poczęły rodzimemu przemysłowi turystycznemu. A jak wiadomo większość mieszkańców związkowej republiki żyje właśnie z turystów. To też rząd wydał ostatnio zakaz budowania nowych hoteli i sanatorjów, zwłaszcza, że zapotrzebowanie jest narazie zupełnie zaspokojone.

Lecz powróćmy do naszego Forda, który wyczyszczony i wyświecony stał sobie pod szklanym dachem przed hotelem, błyszcząc w słońcu niklem swych reflektorów i chłodnicy. Znów wizyta w Automobilklubie, znów nowa plakieta na masce i znów żegnani życzeniami ruszyliśmy dalej na północ do Schaffhausen.

Główną osobliwością tej — niewielkiej zresztą — miejscowości jest Ren, ściślej mówiąc wodospad na nim. Wody tej, wąskiej tutaj jeszcze rzeki, spadają po skałach kilkanaście metrów wdół, tworząc tumany pyłu wodnego i wywołując piekielny hałas.

W godzinę później zieloni celnicy niemieccy rewidowali już nasz bagaż, zaglądając nawet pod maskę, sądząc widocznie, że w karburatorze znajdą perły, a w karterze parę tuzinów par jedwabnych pończoszek. Jeden z „zielonych" sparzył się nawet dotkliwie, chwytając rozpaloną rurę wydechową. Klnąc siarczyście i z trudem trzymając pieczątkę w oparzonej ręce, ostemplował nam paszporty i przepuścił przez granicę.

Skierowaliśmy się natychmiast w stronę Francji, by w nocy jeszcze stanąć w Lyonie.

Bronisław Podczaski.



Wodospady Renu w Schaffhausen.

Wśród nowych modeli

Angielski przemysł motocyklowy

W związku z silnym rozwojem sportu motocyklowego w Polsce daje się odczuwać ogromny brak odpowiedniej ilości dobrych motocykli na rynku z jednej strony, z drugiej zaś brak odpowiedniej obsługi już sprzedanych a będących w ruchu maszyn.

Kraj nasz, postępując w mechanizacji swojego ruchu drogowego nieco w tyle za zachodniemi państwami, jest o tyle w dobrem położeniu, iż nie potrzebuje robić kosztownych doświadczeń, lecz może zastosowac odrazu środki komunikacyjne takie, które już są dostatecznie wypróbowane i uznane przez świat za najlepsze.

Dlatego ciekawem może będzie dla szerokich kół motocyklistów, co obecnie jest na światowym rynku najlepsze z tej dziedziny, a równocześnie odpowiedniem w naszych warunkach gospodarczych.

Ojczyzną sportu i budowy motocykli jest Anglja, która ma ten przemysł u siebie kolosalnie rozbudowany, a wyroby angielskie uchodzą za najlepsze w świecie. Jednym z najciekawszych, zarówno konstrukcyjnie, jak i pod względem komfortu, jest ostatni model angielskiej maszyny Ariel. Motocykle Ariel są obecnie jednemi z najpopularniejszych w świecie motocyklowym, właśnie z powodu swoich ogromnych zalet, na które my w Polsce powinniśmy zwrócić baczną uwagę.

Ilustracją popularności tej fabryki, jest ilość sprzedawanych motocykli we wszystkich krajach Europy, Afryki, Australji i Azji.

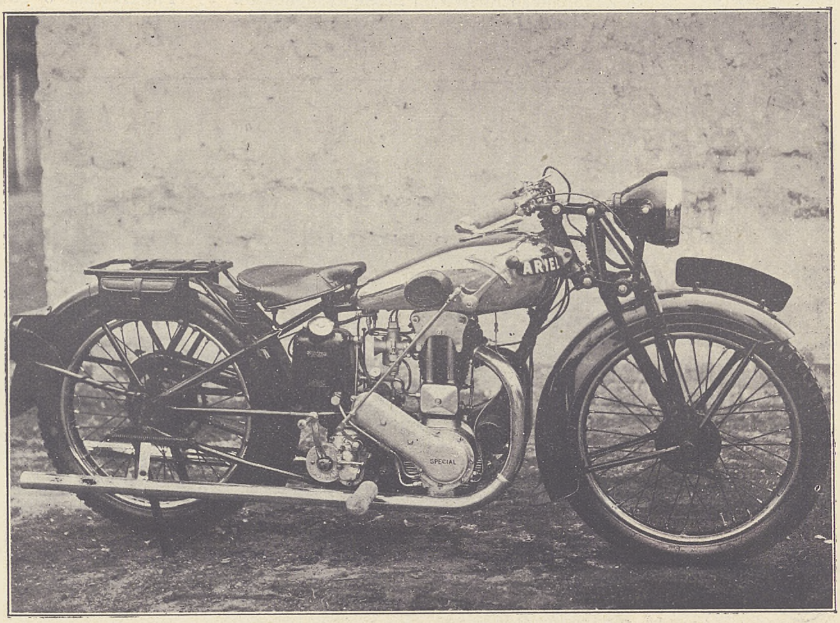
W sąsiadującej z nami Czechosłowacji, która posiada podobne do naszych warunki drogowe, Ariel jest najczęściej spotykaną maszyną. Tam Ariel stanowi 50% całego importu angielskich motocykli, a samo zastępstwo fabryczne w Pradze sprzedało w ciągu zeszłego roku 1.309 motocykli. Jest to cyfra mówiąca sama za siebie.

W dużej mierze do tej dobrej opinji, jaką cieszą się motocykle Ariel, przyczyniają się ciągłe zwycięstwa „Arieli" w rajdach motocyklowych urządzanych na całym globie ziemskim.

Biorąc pod uwagę rajdy motocyklowe urządzane w ostatnich latach w Polsce, to w 95% zwycięzcami w tych były Ariele. Na osobnem miejscu przytaczamy wyniki i zwycięstwa Ariela, a tutaj możemy tylko stwierdzić fakt, iż w rajdach, w których brał udział choćby jeden Ariel, zawsze wyszedł zwycięsko.

Ariel jest to motocykl specjalnie wykończony, elegancki, zgrabny, ekonomiczny, silny i szybki.

Co się tyczy obsługi maszyn, o czem wspomnieliśmy na początku, to fabryka Ariel dobrała sobie w Polsce do pomocy najpoważniejszych specjalistów i najlepsze firmy tej branży. Fabryka Ariel, licząc się z potrzebami wielkiej ilości posiadaczy motocykli, stworzyła w Polsce główny skład części zapasowych, co w obsłudze stanowi ogromną zaletę. Pozatem fabryka wydaje stałe komunikaty o treści obsługi motorów i w przyszłym już sezonie posiadacze motocykli Ariel będą stale komunikaty otrzymywali w języku polskim. Przypuszczamy, iż w ten sposób przyczynimy się do pogłębienia w szerokich kołach miłośników Ariela znajomości obchodzenia się z maszyną i jej pojedyńczemi częściami.

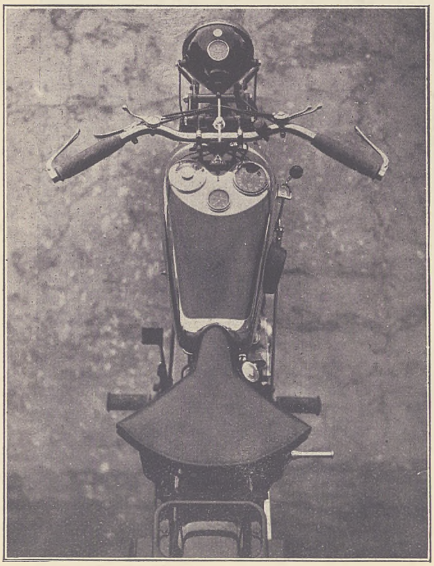


Ariel, model 500 ccm. 20 HP de Luxe o zaworach z góry sterowanych

Silniki, przy modelach z boku sterowanych o jednej rurze wydmuchowej, przy modelach z góry sterowanych o dwóch rurach wydmuchowych.

Głowica łącznika korbowego o podwójnych łożyskach wałkowych, a na wale silnika łożyska kulkowe.

Tłok aluminjowy — *dźwignie zaworów* sprężyny zaworowe i śruba do regulacji sterników umieszczone w szczelnej osłonie. Przy modelach z góry sterowanych prowadnica wentyla ssącego smarowana automatycznie.



Komfortowe wyposażenie Ariela.

Karter żeberkowany celem lepszego chłodzenia.

Oliwienie typu samochodowego obiegowe pod ciśnieniem. Minimalne zużycie oliwy przy dokładnem smarowaniu. Specjalny zegar umieszczony na zbiorniku z benzyną wskazuje ciśnienie oliwy. *Zbiornik* na benzynę ze silnej stalowej blachy. *Tachometr* i zegar oliwny wbudowany w zbiornik.

Wszystkie modele są wyekwipowane w dwa hamulce typu samochodowego niezależnie od siebie działające.

Gaźniki „Amal". *Zapal* magnet „Lucas".

Skrzynka biegów Burman 3 biegowa — przy modelu *A* i *E*, Sturmey Archer 3 biegowa.

Miernik chyżości pędzony ze skrzynki biegów.

Błotniki szerokie Tylny do odejmowania dla łatwiejszego wyjęcia koła.

Ochraniacze kolan gumowe pneumatyczne. *Siodło* bardzo wygodne zaczepione 3 miejscach.

Stojak tylny samoczynnie zamykający Koła na gniazdowych obręczach Dunlopa Szprychy grube i mocne. Osie na łożyskach stożkowych.

Widełki przednie zgrabne i mocne. Sprężyna pracuje na rozciąganie.

Tłumik o wielkim garnku działa sprawnie i bardzo cicho.

Przeniesienie łańcuchem.

Oliwienie łańcuchów automatyczne.

Amortyzator na kierownicy przy modelach *B E, F, G, LG*.

Komplet narzędzi, tłocznia ręczna i pompa do kół.

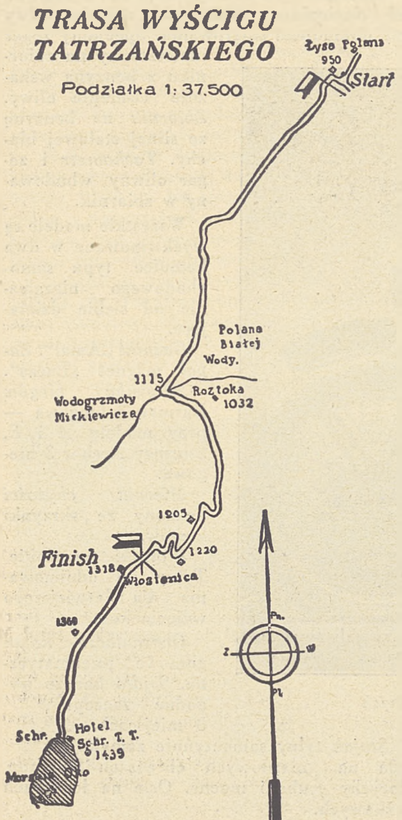
Oświetlenie elektryczne Lucas 4 Volt przy modelach 250 c. c. — przy innych 6 Volt. Zmiana światła specjalnym przełącznikiem na kierownicy.

W ogólności Ariel wyrabia następujące modele:

LG 250 ccm 12 HP Supersport; G 500 ccm 25 HP Supersport, które są przeznaczone do jazdy wyścigowej i dla sportsmanów o wysokiem wymaganiu, dalej lekkie modele, nadające się do jazdy solo, lub z towarzyszeniem na tylnem siodełku. Są to modele: LB 250 ccm 7 HP i LF 250 ccm 10 HP. Do jazdy z bocznym wózkiem nadają się specjalnie modele: A 550 ccm 12 HP i P (de Luxe) 550 ccm 12 HP. Najciekawsze są modele E 500 ccm 20 HP i F (de Luxe) o takim samym litrażu, o zaworach z góry sterowanych i posiadające dwie rury wydmuchowe.

Obok motocykli Ariel, angielski przemysł motocyklowy produkuje jeszcze cały szereg znakomitych i doskonałych motocykli, jak AIS, BSA, Norton, Rudge-Whitworth, Matchless i wiele innych. Zajmiemy się nimi przy innej okazji.

Wyścig tatrzański,



Tegoroczny Wyścig Tatrzański, wchodzący w ramy mistrzostw górskich Europy, ściągnął do Zakopanego niebywałą liczbę zwolenników sportu samochodowego i motocyklowego, nietylko z kraju ale i z zagranicy. Dobrze sie stało, że imprezę tę urządzono na trasie Morskie Oko — Zakopane. Automobiliści z zagranicy mieli sposobność podziwiać uroczy krajobraz naszych gór, propagując we własnym kraju turystykę polską. Szosa, prowadząca do Morskiego Oka, kilkaset metrów za metą wprost zakorkowana była samochodami, których liczba wynosiła około 1 000, nie licząc tych, które stały na polanach wzdłuż trasy wyścigowej. Trybuna na Wancie również była przepełniona do ostatniego miejsca.

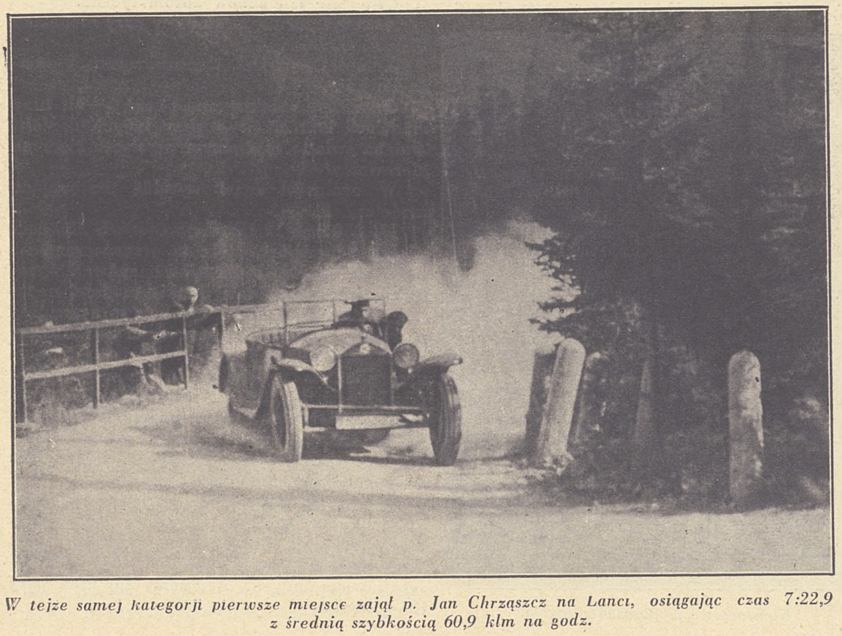


Pierwszy w kategorji samochodów turystycznych wystartował p. Wacław Krzeczkowski na Citroenie.

Punktualnie o godzinie 1-szej komandor wyścigu przejechał na swym samochodzie całą trasę, na znak, że za godzinę odbędzie się wyścig i że trasa wolna być musi od pieszych, by uczestnicy rajdu mieli wolną drogę. O godzinie 2-ej zapowiadają głośniki, że na starcie motocykliści są gotowi do wyścigu, i że uczestnicy Głuchowski, Hennel oraz Kustanowicz wycofali się z tegoż. Jako pierwszy wystartował p. Bathelt na Velocelette z Bielskiego Klubu Motocyklowego i przebył całą trasę w 7:0,6. Druga startowała p. Janina Wrońska na B. S. A., witana entuzjastycznie przed trybuną mimo, że miała o 3 min. gorszy czas od swego poprzednika. Kolejno startowali Andrzej Ripper (A. J. S.), Stanisław Hołuj (Rudge), Stankiewicz (Ariel), Gembala (Ariel), Drygas (F. N.), Mandelt (A. J. S.), Marjan Ripper (A. J. S.), oraz jako ostatni na motocyklu B. M. W. z przyczepką znany ogółowi motocyklistów Tadeusz Damski. W kategorji motocykli najlepsze miejsce zajął Hołuj, przejechawszy całą trasę w 6:38 z średnią szybkością 67,6 klm na godz. Śliczną technikę na wirażach wykazał Damski, który osiągnął średnią szybkość 61,4 klm na godz. w czasie 7:19.

W kategorji samochodów turystycznych z powodu wycofania się Stefana hr. Romera oraz Aleksandra Romera startowały trzy wozy, a mianowicie: Citroën z Wacławem Krzeczkowskim, Lancia z Arturem Reimem, oraz Lancia z Janem Chrząszczem. Pierwszy z nich przejechał trasę w 7:55, drugi 7:33, a trzeci 7:22,9 z średnią szybkością 60,9 klm na godz., zajmując w tej kategorji samochodów pierwsze miejsce.

Po krótkiej przerwie nastąpił start samochodów sportowych. Brawurową jazdę wykazali Florjan Schmidt (A. D. A. C.) oraz inż. Wacław Horak (M. S. A. C.) na sześciocylindrowych Amilcarach z kompresorem. Wozy te, skacząc po drodze jak żaby, wszelkie wiraże i wzniesienia brały z podziwu godną łatwością. Schmidt na swoim wozie osiągnął



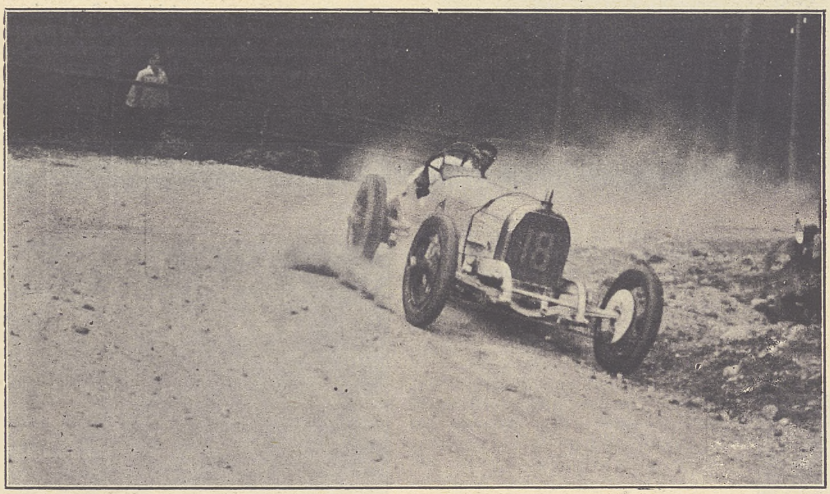
W tejże samej kategorji pierwsze miejsce zajął p. Jan Chrząszcz na Lanci, osiągając czas 7:22,9 z średnią szybkością 60,9 klm na godz.

średnią szybkość 72,2 klm na godz., bijąc tem samem swój zeszłoroczny rekord, będący rekordem trasy w tej kategorji. Kolejno startowali Vermirovski na czterocylindrowej Tatrze, Liptay na Bugattim, Koźmianowa na Austro-Daimlerze, Dr. Fruehling na Bugattim, Weinschenck na sześciocylindrowej Tatrze, Adam hr. Potocki na Austro-Daimlerze oraz Marechalle na Delage Żochowskiego. W kategorji sportowej poza dwoma już wymienionymi kierowcami najlepszy czas uzyskał Liptay, osiągając średnią szybkość 73,3 klm na godzinę, Fruehling 71,7, a Weinschenek 72,1.

W kategorji samochodów wyścigowych startowało czterech kierowców, a pierwsze miejsce zajął „niekoronowany król gór" Stuck na niebieskim, sześciocylindrowym Austro-Daimlerze w czasie 5:23 z przeciętną szybkością 83,3 klm na godzinę, czem ustanowił nowy rekord trasy. Już na innem miejscu pisaliśmy, że ten as automobilizmu ma poza sobą 150 zwycięstw, w tem 120 rekordów trasy. Stuck startował jako ostatni. Nic też dziwnego, że napięcie publiczności doszło do najwyższych granic. Po przejściu drugiego punktu kontrolnego, wpadł Stuck na swym niebieskim wozie w tak szalonem tempie na serpentynę na Wancie, że zdawało się, iż wóz, na którym jechał, rozleci się w drobne kawałki.



W kategorji samochodów sportowych p. Dr. Br. Fruehling na Bugattim osiągnął średnią szybkość 71,7 klm. na godz.



W kategorji wozów wyścigowych p. Jan Ripper na Bugattim pobił własny rekord, osiągając 79,6 klm. na godz.

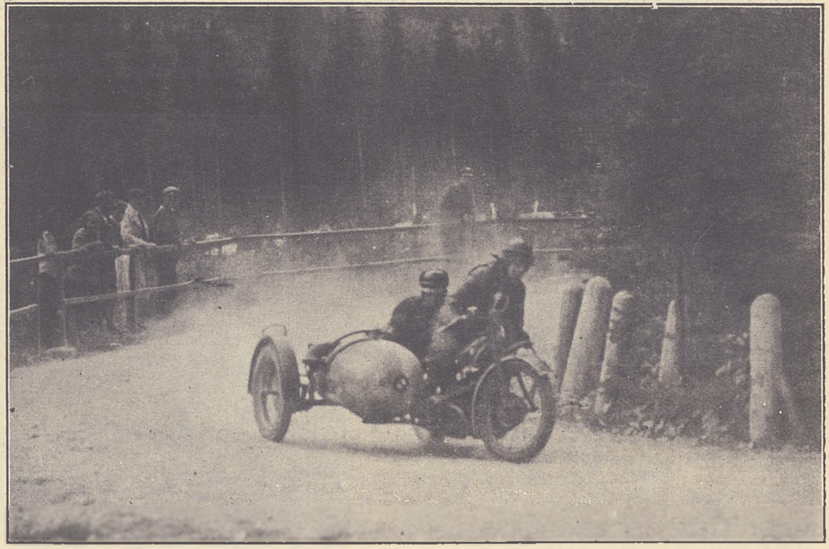
Oczywiście, że tempo było szalone, to też kierowca znikł z oczu widzów w tumanach kurzu. Podziwu godna była również nadzwyczajna technika wirażowa tego kierowcy.

Drugie miejsce zajął znany wszystkim automobilistom Jan Ripper z Krakowa na czterocylindrowym Bugattim. Przebył on trasę we wspaniałym czasie 5:38 z średnią szybkością 79,6 klm na godzinę. Zaraz po starcie wpadł na zakręcie za Łysą Polaną tylnemi kołami do rowu i błyskawicznie wyciągnąwszy wóz, pomknął dalej. Również na trzeciej serpentynie przed metą doznał on gwałtownego zarzucenia wozu, przez co stracił na czasie. Gdyby nie te dwa wypadki, kto wie, czy nie dorównałby Ripper w czasie Stuckowi.

Trzecie miejsce zajął Maurycy hr. Potocki na ośmiocylindrowym Bugattim w czasie 5:58 z średnią szybkością 75,2 klm na godzinę. Kierowca ten posiada największe szanse na zdobycie mistrzostwa Polski. Inż. Liefeldt, który wystartował również w tej kategorji, po przejechaniu drugiego punktu kontrolnego koło Wodogrzmotów Mickiewicza wpadł na poręcz, sam zaś wyszedł bez szwanku. Wypadek ten zawdzięcza on jednemu z widzów, który się znajdował na trasie wyścigu. Wskutek wypadku Liefeldt wycofał się i ponownie już nie startował.

O godzinie 6-tej wieczorem nastąpiło zakończenie wyścigów. Tysiące widzów powracało do Zakopanego, jedni pieszo, drudzy samochodami, które tworzyły długą taśmę, łączącą Morskie Oko z Zakopanem.

A więc czwarty Wyścig Tatrzański należy już do przeszłości. Po raz trzeci odbył się on już jako konkurencja międzynarodowa, nigdy jednak nie cieszył się on tak wielkiem zainteresowaniem świata sportowego, jak w roku bież. Złożyło się na to wiele przyczyn. Przedewszystkiem tegoroczny wyścig po raz pierwszy zaliczony został do rozgrywek o tytuł Mistrza Górskiego Europy. Fakt ten ściągnął oczywiście do Zakopanego cały szereg wybitnych kierowców europejskich z Stuckiem na czele. Postać młodego mistrza z pod znaku Austro-Daimlera jest w europejskich kołach sportowych tak sympatyczną i popularną i działa tak atrakcyjnie, że nigdy jeszcze nie można było zanotować tak licznego zjazdu samochodów z całego kraju i prawie wszystkich zakątków Europy. Jest to jednocześnie poważny sukces turystyczny Zakopanego — tej perły naszych uzdrowisk.



P. Tadeusz Damski na motocyklu B. M. W. z przyczepką przejechał trasę w 7:19,5, osiągając średnią szybkość 61,4 klm. na godz.

Fot. Schabenbeck. Zakopane

Kącik naszych CZYTELNIKÓW

Drodzy Czytelnicy! Codziennie otrzymujemy po kilka fotografij ze wszystkich stron Polski, które zamieszczać będziemy w miarę wolnego miejsca. Prosimy Was zatem o nadsyłanie nam fotografij z wycieczek, pobytu na letniskach itp.



Znany sportsman poznański p. S. pozdrawia wszystkich Czytelników „Samochodu" z wycieczki do Jaremcza. Na zdjęciu widzimy Steyra p. S. na „znakomitej" drodze bocznej.



A oto i znakomity matador Automobilklubu Wielkopolski, licznemi rajdami i gymkhanami wsławiony p. Teofil Czerwiński. Z wycieczki do Jabłonnej śle on pięknym Czytelniczkom „Samochodu" miłe pozdrowienia.

* * *



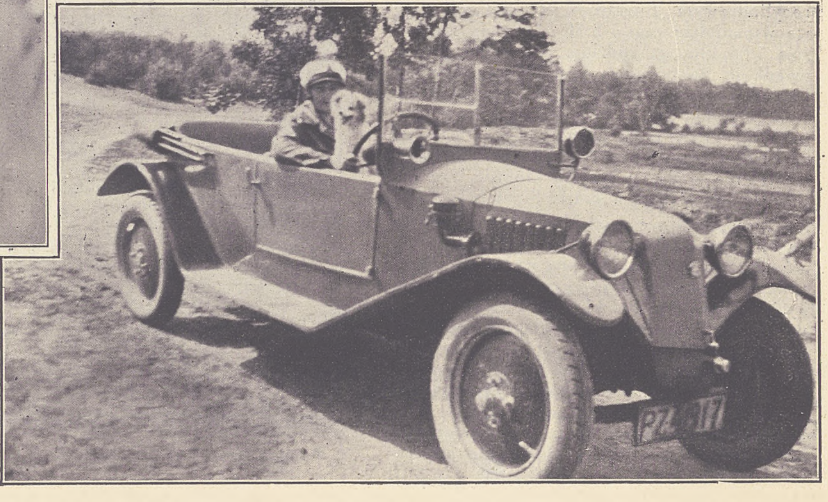
(Po prawej) Pp. Hela S. i Wandzia Z. przesyłają powyższą fotografję z wakacyj, spędzonych w Międzychodzie.



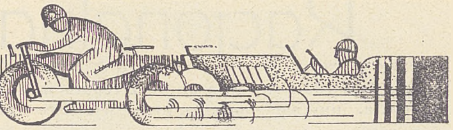
Panna Ola z Gostynia woli jeździć limuzyną i uznaje tylko i wyłącznie markę F. N. (Prawdopodobnie ze względu na sympatycznego właściciela).

* * *

(Po prawej) Również z Międzychodu pochodzi sąsiednia fotografja, przedstawiająca p. Anielę Klyszczyńską, uprawiającą w towarzystwie ulubionego pieska szlachetny sport automobilowy.



Ze sportu

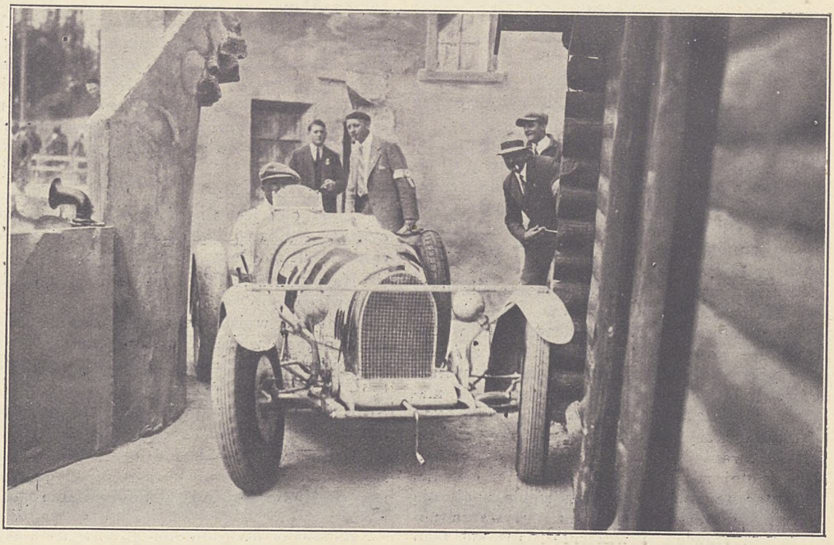


Tegoroczny wyścig górski w Freiburgu, wchodzący w skład rozgrywek o tytuł mistrza górskiego Europy udał się w całej pełni. Pogoda dopisała, to też wzdłuż trasy ciągnącej się na przestrzeni 12 klm. około 60 tysięcy widzów z zainteresowaniem śledziło przebieg wyścigu. Na licznych placach parkingowych kilka tysięcy samochodów ze wszystkich ośrodków sportowych Europy czekało na swych właścicieli. Sama trasa, długości jak już wspomnieliśmy 12 klm. jest niezwykle trudna ze względu na wielką liczbę bardzo ostrych zakrętów (173). Różnica poziomów startu i mety wynosi 800 mtr. Najpierw odbył się start motocykli. Start ten dał szereg niespodzianek sportowych o światowem znaczeniu. Bullus znakomity kierowca NSU., znany nam już z wyścigu klauseńskiego uzyskał najlepszy czas dnia, lepszy od najwybitniejszych asów automobilizmu, startujących na potężnych, wielolitrowych maszynach wyścigowych.

Wyścig kategorji sportowej wygrał bezapelacyjnie Rudolf Carracciola na swym znanym całemu światu sportowemu ,czerwonym Mercedes-Benz SSK., zapewniając sobie temsamem tytuł mistrza górskiego tej kategorji na rok bieżący. Drugie i trzecie miejsce zajęli Trefz i Minartz, obaj na ośmiocylindrowych Stoewert-Gigant. W kategorji do 750 ccm. zwycięstwo odniósł znowu znakomity Simons na małym wozie wyścigowym D. K. W.

Około południa nastąpiał start kategorji wyścigowej, który zawsze jest sensacją każdego wyścigu. Rzeczywiście, zainteresowanie publiczności doszło do najwyższego napięcia, gdy na linję startową zjeżdżać poczęły potężne czerwone cielska Bugattich z Stuberem na czele. Wreszcie zjawił się niekoronowany król wyścigów górskich, Hans Stuck v. Villiez na swym błękitnym Austro-Daimlerze. Niespodzianką, bardzo rozmaicie komentowaną była nieobecność Chirona, bezapelacyjnego zwycięzcy wyścigu na Klausen. Rzeczywiście Chiron, mistrz płaskich wyścigów, nie miał szans pobicia Stucka na 173 zakrętach toru freiburskiego. Szesnastocylindrowy Bugatti, pozwalający rozwinąć szybkość 220 klm na godzinę, jest na wirażach gorszym od starego, bo 8 lat już liczącego Austro-Daimlera Stucka, który choć tylko sześciocylindrowy i nie biegnący prędzej niż 180 klm./godz., jest jednak lżejszy i zwinniejszy. Wykazał to dobitnie wyścig na Klausen, gdzie na odcinku licznych wiraży Stuck nietylko wytrzymywał tempo Chirona, lecz nawet wyprzedził francuskiego kierowcę. Nic więc dziwnego, że Chiron, nie chcąc narazić na szwank swej opinji niezwyciężonego, zdecydował się w wyścigu freiburskim udziału nie brać. Wobec tego Stuck nie miał dla siebie rywala i miał zapewnione pierwsze miejsce. Prześladował go jednak pech. Przebywszy w rekordowym czasie prawie połowę trasy musiał się nagle — wśród okrzyków zgrozy swych wielbicieli — zatrzymać i naprawić defekt motoru, którego przyczyn nie zdołano jeszcze dociec. Trwało to zaledwie kilka sekund i mistrz ruszył dalej, lecz zaważyło to na szali zwycięstwa. Niemiecki kierowca von Morgen na Bugatti zdołał się już tak odsadzić, że Stuck mimo nadludzkich wysiłków i mistrzowskiego brania krzywizn nie zdołał go już dogonić i jako drugi przybył do mety. Dzięki defektowi Stucka rekord Bullusa nie został pobity i motocykl odniósł tym razem zwycięstwo: najlepszy czas dnia.

Szczegółowe, techniczne wyniki wyścigów są następujące:



Moment z gymkhany w St. Moritz. Znany kierowca wyścigowy Burggaller, przejeżdża przez sztucznie ustawioną, wąską uliczkę.

Klasa C. Motocykle do 500 ccm: 1) Bullus (NSU) 77,19 klm. godzin. 2) Oilter (Motosacoche) 74,74 klm godz. 3) Ulmen (NSU) 73,28 klm godz. Na starcie 16 jeźdźców, przy mecie 12.

Klasa D. do 1.000 ccm. 1) Gugholz (Sunbeam) 72,36 klm godz. 2) Ruettchen (NSU) 71,47 klm godz. Na starcie 14 jeźdźców, przy mecie 11.

Motocykle z przyczepkami. Klasa F do 600 ccm. 1) Hoefle (Victoria) 60,81 klm godz. 2) Lang (Standard) 59,73 klm godz. Na starcie 9, przy mecie 7.

Klasa G do 1.000 ccm. 1) Lang (Standard) 66,76 klm godz. 2) Ley (Triumph) 63,71 klm godz. Na starcie 4, przy mecie 2.

Wozy sportowe: Klasa H - I -- J 350—750 ccm. 1) Simons (DKW) 58,56 klm godz. 2) Bach (BMW) 57,40 klm godz. 3) Herwig (BMW) 56,63 klm godz. Przy starcie i mecie 6 kierowców.

Klasa G do 1.100 ccm. 1) Boucly (Salmson) 59,60 klm godz. 2) Schneider (Derby) 58,91 klm godz. 3) Berger (Mathis) 54,78 klm godz. Przystarcie 4, przy mecie 3 kierowców.

Klasa F, do 1½ litra: Dr: Risse (Bugatti) 63,36 klm godz. (Jedyny na starcie i mecie.)

Klasa E, do 2 litrów: 1) Kurz (Bugatti) 58,28 klm godz. 2) Zarelli (Bugatti) 31,36 klm godz. (Obaj na starcie i mecie).

Klasa D. do 3 litrów: 1) Hr. v. Kallein-Domnau (Bugatti) 72,62 klm godz. 2) Burggaller (Bugatti) 72,62 klm godz. 3) Bernstein (Bugatti) 63,67 klm godz. 3 kierowców na starcie i mecie.

Klasa A - C, do 8 litrów: 1) Rudolf Carracciola (Mercedes-Benz SSK) 74,71 klm godz. 2) Trefz (Stoewer-Gigant 8) 52, 43 klm godz. 3) Minartz (Stoewer-Gigant 8) 51,88 klm godz. Przy starcie 4, przy mecie 3 kierowców.

Wozy wyścigowe: klasa 1 - F 350—1.500ccm: 1) Ks. Leiningen-Amorbach (Bugatti) 70,95 klm godz. 2) Volkhardt (Bugatti) 70,68 klm godz. 3) hr. Arco-Zinneberg (Amilcar) 68,09 klm godz. 5 kierowców przy starcie i mecie.

Klasa E, do 2 litów: 1) Stuber (Bugatti) 74,68 klm godz. (Jedyny przy starcie i mecie.)

Klasa A—D, do 8 litrów: 1) v. Morgen (Bugatti) 76,67 klm godz. 2) Hans Stuck v. Villiez (Austro-Daimler) 76,02 klm godz.



Irlandja przygotowuje się do swego wielkiego wyścigu: Ulster. Na zdjęciu widzimy trening do tego dorocznego biegu.

Racjonalna pielęgnacja motocykla

Połowy wydatków, związanych z reparacją motocykla, uniknąć możemy przez właściwe smarowanie.

Zatarty tłok lub pęknięty pierścień tłokowy, wyrobione łożysko i w rezultacie holowanie maszyny z drogi do domu, wydatki na reparacje i idące z tem ręka w rękę unieruchomienie maszyny — wszystko to wywołane być może niewłaściwem smarowaniem.

Czem jest więc niewłaściwe smarowanie? Jest ono rezultatem stosowania nieodpowiedniego oleju, doprowadzania do miejsc, wymagających smarowania, nieodpowiedniej jego ilości i niedostatecznej troski o olej, co prowadzi do szybkiego zużycia i obniżenia wartości maszyny, reparacyj i zwiększonych kosztów eksploatacji.

Przeprowadzone w końcu roku zestawienia wydatków na eksploatację maszyny ujawniają, że wydatek na smarowanie stanowi znikomą sumę ogólnych kosztów utrzymania motocykla. Od tej jednak sumy zależne jest zarówno zmniejszenie wartości maszyny, jak zużycia paliwa i koszty reparacyj.

Przypuśćmy, że posiadacz motocykla dąży do zaoszczędzenia pieniędzy w drodze nabywania taniego oleju. Zaoszczędzi on w ten sposób — powiedzmy — kilkanaście złotych, przy pierwszej lepszej jednak jeździe system smarowania odmówi posłuszeństwa — i maszyna staje się nieużyteczną.

Zdarzyć się może, że skutki niewłaściwego smarowania nie wystąpią w tak ostrej formie, a olej zdaje się pracować nienagannie. Niewidoczne jednak dla oka tarcia zabierają z maszyny swą ofiarę przez zużywanie powierzchni trących i wcześniej, niż się tego można spodziewać, motocykl odejdzie od warsztatu.

A reparacja taka kosztować może więcej, niż wyniosą całoroczne wydatki na najlepszy nawet olej.

Lecz już dość długo przed reparacją maszyna nie pracuje tak, jak należy, a motocyklista nie wie, czemu przypisać wielkie zużycie paliwa i oleju.

W ostatnich latach właśnie technika silnikowa poczyniła wielkie postępy i dla przykładu zwracamy tu uwagę na zwiększone sprężanie i zwiększoną liczbę obrotów. Nierzadko dziś spotkać możemy chłodzone powietrzem silniki, osiągające do 5 000 obr. na min.

Silniki ostatnich lat wykazują z tego powodu zwiększoną ciepłotę, wyższe ciśnienia spalenia i przyspieszeń, a w związku z tem zwiększone natężenie trących się powierzchni. Dlatego też zastosowany do nich środek smarny pracuje w trudnych warunkach. Jest tedy rzeczą konieczną specjalnie staranny dobór smaru do tych zwiększonych wymagań. Niebezpieczeństwo odmówienia posłuszeństwa przez nieodpowiedni olej jest dziś znacznie większe, niż przed laty, tak, że każdy doświadczony motocyklista, przywiązany do swej maszyny, winien wybrać olej wysokowartościowy i przystosowany do wymagań pracy swego silnika.

Zapytacie tedy:

„Jaki olej jest właściwy dla mojego motocykla? — Jak winienem smarować mój motocykl, by uchronić go od uszkodzeń?"

Na pytania te dajemy zatem wyczerpującą odpowiedź.

Nietylko wyjaśniamy, co rozumieć należy przez pojęcie właściwego smarowania, lecz dajemy również dokładne wskazówki, dotyczące takiego smarowania.

Krótko mówiąc, przez właściwe smarowanie rozumieć należy:

Całkowite oddzielenie od siebie trących się części przy pomocy trwałej, nieprzerwalnej powłoki smarnej o minimalnem tarciu cieczy;

skuteczne uszczelnianie tłoków we wszystkich warunkach pracy;

wzmożenie przejmowania i oddawania ciepła przez smar.

Dla większości motocyklistów pojęcie właściwego smarowania jest równoznaczne ze stosowaniem wysokowartościowego oleju. Jest to jednak słuszne tylko częściowo. Stosowanie wysokowartościowego oleju jest, oczywiście, przedewszystkiem koniecznem, w grę wchodzą jedna i inne jeszcze, niemniej ważne, wymagania.

W celu osiągnięcia ze smarowania najlepszych wyników należy wypełnić następujące warunki:

Stosowany olej musi być olejem wysokowartościowym;

olej odpowiadać musi konstrukcji, obróbce trących się powierzchni i warunkom pracy silnika, i to zarówno pod względem swych charakterystycznych właściwości, jak i stopnia płynności;

olej winien być doprowadzany do silnika właściwym sposobem, musi docierać w określonych, lecz nie zbyt wielkich iościach do poszczególnych, wymagających tego, miejsc, zaś przy obiegowym systemie smarowania należy go od czasu do czasu całkowicie usuwać i zastępować olejem świeżym.

Od wypełnienia tych trzech warunków zależy zarówno właściwe smarowanie, jak i nienaganna praca motocykla.

Motocyklista, poszukujący dla smarowania swej maszyny odpowiedniego oleju, spotyka się często z ofertami na olej o wysokim punkcie zapłonienia i dużej ciekłości. Te dane nie są jednak miarodajne dla stwierdzenia zdolności oleju do smarowania danej maszyny, mogą one stanowić wskazówki dla chemika i to tylko w zakresie produkowania oleju stale w tej samej jakości — motocykliście jednak nic one nie mówią.

Olej wyprodukowany i sprzedawany w blaszankach nie daje motocykliście żadnego pojęcia o jego składzie chemicznym i fizycznym, w szczególności, jeśli dąży on do znalezienia najbardziej odpowiedniego dla swojej maszyny oleju.

Jedna bowiem tylko istnieje próba oleju, mogąca stwierdzić zdolność jego do pracy w danych warunkach: jest nią przeprowadzana na samej maszynie próba praktyczna.

Ponieważ jednak trudno pomyśleć, by znalazł się motocyklista, poświęcający dla takich ryzykownych prób czas, pieniądze i swoją maszynę, którą pragnie przez jak najdłuższy czas zachować w dobrym stanie — wybiera tedy najchętniej ten olej, jaki, zdaniem fachowców, najbardziej odpowiada warunkom pracy jego silnika.

Wytwórnie samochodów dopomagają w uniknięciu wypadków

Wiele miast zagranicą wprowadziło przymusową, urzędową inspekcję samochodów jako jeden z zapobiegawczych środków przeciwko wypadkom samochodowym, znacząc wozy pieczęcią na przedniej szybie. Właściciele wozów, którzy nie poddali się takiej inspekcji, zmuszeni są do jak najśpieszniejszego poczynienia niezbędnych reparacyj, by „urzędowa" pieczęć, stwierdzająca odbycie inspekcji, mogła zająć miejsce na przedniej szybie ich samochodów.

Czynność ta, wprowadzona przez władze urzędowe, jest bezwątpienia jednym z ważniejszych środków bezpieczeństwa. Łatwiej i bezpieczniej będzie się kierowało całemi tysiącami samochodów u nas, gdy poddane one będą podobnej inspekcji. Inowacja dodatnio też wpłynie i na zmniejszenie opłat za naprawę, gdy przez zaniedbanie przeprowadzenia zawczasu odpowiednich zabiegów rachunki rosną niewspółmiernie.

Owe urzędowe inspekcje samochodów obejmują inspekcję hamulców, przednich i tylnych świateł, jako też latarki „stop", ustroju kierowniczego, sygnałów dźwiękowych itp., z których każdy jest ważnym czynnikiem bezpieczeństwa w czasie jazdy. Urzędnicy, przeprowadzający tego rodzaju inspekcje, twierdzą, iż wyżej wymienione części winny być utrzymywane w doskonałym stanie.

Obecnie większość właścicieli samochodów prywatnych stanowią amatorzy, pobieżnie tylko obznajmieni z ustrojem swych pojazdów, to też jeśli oni nie poddadzą swych wozów fachowym perjodycznym oględzinom, mogą przeoczyć niektóre napozór drobne, lecz niezbędne naprawy, które nietylko zapobiegają przedwczesnemu zużyciu się odnośnych części, ale także wykrywają zawczasu niedomagania, które mogłyby się stać przyczyną wypadku.

Biorąc powyższe pod uwagę, Dział Obsługi General Motors w Polsce popiera zastosowanie takiego systemu inspekcji wozów, stawiając równocześnie do dyspozycji w tym celu całą rozgałęzioną sieć placówek obsługi, swych rejonowych przedstawicieli. System ten dopomoże właścicielom samochodów utrzymać swoje wozy zawsze w stanie zupełnego bezpieczeństwa i sprawności.

Radzimy właścicielom samochodów naszego wyrobu, by po przejechaniu 2 000 kilometrów poddawali swój wóz ogólnej inspekcji przez znajdującego się w ich rejonie zastępcę wyrobów General Motors. Ogólna inspekcja obejmie sprawdzenie działania hamulców, świateł, ustroju olejenia, wydajności prądnicy, zbieżności kół przednich, napięcia pasków od wiatraka, ustawienia zapłonu i zaworów, stanu styków przerywacza i świec, stanu ustroju chłodzenia, stanu akumulatora i stanu napompowania gum.

W skład kompletnej inspekcji wchodzi również zmiana oleju w silniku i przesmarowanie całego podwozia oraz dociągnięcie wszystkich śrub.

Inspekcja obejmuje również wszelkie niezbędne nastawienia odnośnych mechanizmów i uskuteczniana jest za pewną stałą opłatą.

Poddając swój wóz systematycznie tego rodzaju przeglądom warsztatowym, każdy właściciel będzie zawsze gotów poddać swój wóz także i urzędowej inspekcji, zarządzonej przez władze miejskie. Prócz tego będzie on bezwzględnie pewien, że żadna ważna część w jego wozie nie odmówi posłuszeństwa w razie potrzeby — będzie pewien, że syrena zawsze się odezwie, że hamulce zatrzymają wóz na spodziewanej przestrzeni, że mechanizm kierowniczy zareaguje na najlżejsze dotknięcie, że światła funkcjonują prawidłowo i są dostatecznie silne. Jednem słowem, właściciel będzie pewien, że jakiekolwiek niespodzianki są wykluczone.

Pozatem inspekcja taka zapewnia najdłuższy wiek samochodowi przy minimalnych kosztach utrzymania.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

POZNAŃ. (Groźny wypadek autobusowy pod Luboniem.) W środę po południu na przejeździe kolejowym pod Luboniem omal nie wydarzyła się wielka katastrofa autobusowa, która mogła mieć tragiczne następstwa.

Kursujący na tej linji autobus osobowy Mosina — Puszczykowo — Poznań, własność p. Kurlewicza z Mosiny, najechał na zamkniętą zaporę kolejową z taką siłą, że barjera się złamała, a autobus mimo gwałtownego zahamowania przez szofera wpadł na tor kolejowy. W tym samym momencie ku wielkiemu przerażeniu licznych pasażerów wyłonił się z tunelu pociąg osobowy, zdążający w kierunku Puszczykowa, i przejechał tuż obok autobusu. Na szczęście skończyło się tylko na strachu.

Przyczyna wypadku nie została jeszcze dokładnie stwierdzona.

Autobus poważnie uszkodzony.

GNIEŹNO. (Lekkomyślność woźnicy przyczyną wypadku.) Na szosie pod Olekszynem w pow. gnieźnieńskim zdarzyła się onegdaj katastrofa samochodowa, która tylko szczęśliwym zbiegiem okoliczności nie pociągnęła za sobą ofiar w ludziach. Samochód, prowadzony przez właściciela Gołębiowskiego, na krzyżowaniu szosy wpadł na przejeżdżający w poprzek szosy wóz gospodarza Padalaka. Wskutek uderzenia wóz przewrócił się, a samochód odrzucony uderzył o drzewo przydrożne, ulegając uszkodzeniu. Winę za wypadek ponosi gospodarz Padalak, który, widząc zbliżający się samochód, chciał, mimo to, przejechać przed nim.

TARNOWO-PODGÓRNE. (Wypadek samochodowy.) W Tarnowie Podgórnem, pow. poznańskim, podczas wymijania autobusu najechał samochód hr. Tyszkiewicza na 21-letniego Wernera Smalca, raniąc go bardzo poważnie. Rannego przewiózł hr. Tyszkiewicz do szpitala SS. Djakonisek w Poznaniu. Jak stwierdzono, winę za wypadek ponosi Smalec.

JAREMCZE. (Samochód spada z mostu.) — W Jaremczu wydarzyła się onegdaj katastrofa samochodowa, mianowicie samochód osobowy, przejeżdżający przez most, będący w stanie rekonstrukcji, po przełamaniu prowizorycznej poręczy, spadł z kilkunastometrowej wysokości. W samochodzie znajdował się jedynie szofer, który uległ ciężkiej kontuzji. Samochód został poważnie uszkodzony.

MADRYT. (Niezwykła katastrofa samochodowa.) Z Madrytu donoszą o niezwykłej katastrofie samochodowej, która wydarzyła się na jednym z mostów na Gwadalkwiwirze. Dwa samochody, specjalnie urządzone do transportowania byków dla przedsiębiorców widowiskowych, wskutek nagłego załamania się mostu spadły z wysokości 15 metrów do rzeki. Obaj szoferzy i jeden dozorca ponieśli śmierć, dwaj zostali ranni, a 6 byków zamkniętych w klatkach zatonęło.

QUEBEC. (Ciężki wypadek Prymasa Kanady.) „International News Service“ donosi z Quebecku: Prymas Kościoła katolickiego w Kanadzie, kardynał Routeau, dnia 18. b. m. uległ tak ciężkiemu wypadkowi samochodowemu, że lekarze stracili wszelką nadzieję utrzymania go przy życiu. O 10 mil od Quebecku samochód kardynała uległ pęknięciu opony i wpadł w bagnisty moczar. Książę Kościoła uległ przytem złamaniu podstawy czaszki. Po przewiezieniu kardynała Routeau do szpitala, opatrzono go niezwłocznie ostatnimi świętymi Sakramentami.

Z KRAJU

Naprawa szos podwarszawskich

Jak to dobrze wie każdy automobilista, a nawet szofer taksówki warszawskiej, że ani jeden ze szlaków szosowych z Warszawy nie jest utrzymany w należytym stanie i zwłaszcza w promieniu około 30—50 klm od stolicy przedstawia się opłakanie.

W obecnym roku budżetowym wojewódzkie kierownictwo „Przebudowy dróg państwowych pod Warszawą“ ustaliło następujący plan robót szosowych:

1) asfaltowanie i smołowanie na przestrzeni 25 klm szosy Warszawa — Jabłonna — Pułtusk, 2) ułożenie 11 klm smołobetonu od lasu Sękocińskiego do Tarczyna, 3) 15 i pół klm smołowanych i asfaltowanych szos na odcinku Warszawa — Błonie, 4) 2 i pół klm na trakcie Brzeskim koło Wawra i wreszcie 5) ułożenie 42 klm asfaltowanej nawierzchni na szosie wiodącej z Warszawy do Spały (p. Mszczonów).

Dość obszerny ten plan, nie obejmujący (niestety) szosy wilanowskiej, jako nie państwowej, byłby, w razie urzeczywistnienia, poważnym krokiem naprzód. Zwłaszcza dziesiątki tysięcy pasażerów, coraz bardziej wzmagającego się ruchu autobusowego, powitałoby poczynione inwestycje szosowe z prawdziwą ulgą, niektóre bowiem z zakwalifikowanych do renowacji odcinki „szos państwowych I rzędu“ (jak np. Błonie — Sochaczew) stały się dziś niemal nie do przebycia.

Chodziłoby jednak o to, aby naprawa robiona była gruntownie i trwale, i aby pociecha z odcinków nie trwała zbyt krótko.

„Szmugiel“ ludzki na ciężarówkach

Do urzędu wojewódzkiego w Łodzi wpłynęła zbiorowa skarga właścicieli przedsiębiorstw autobusowych w sprawie niedozwolonych praktyk szoferów prywatnych samochodów ciężarowych, którzy, wracając późno po odwiezieniu towarów, stają na przedmieściach i wyłapują pasażerów, proponując im wyjazd po „zniżonych“ cenach w kierunku dowolnym. Chętnych na takie podróże jest zawsze wielu.

Zdaniem przedsiębiorców autobusowych, tego rodzaju „dzika“ konkurencja wpływa ujemnie na dochodowość zarejestrowanych linij autobusowych, którzy ponadto ponoszą ciężary i opłaty, gdy szoferzy wozów ciężarowych biorą całe swe nielegalne dochody do kieszeni.

Wyścig górski

Start. Gwizdek. Ryknęły motory, puszczone w szalony pęd.
Mkną szybko po szosie maszyny, już się schowały za skręt . . .

Po białej, górskiej drodze przed siebie pędzimy wciąż . . .
Skraca się biała taśma, zwija się kręty wąż . . .

W obłocznym tumanie kurzu mijamy skalny mur . . .
Za nami są już szczyty, za nami czarny bór!

Prędzej! Bierz teraz bieg trzeci! Prędzej! Podwoić gaz!
Prędzej stanąć na mecie! Osiągnąć najlepszy czas!

Ostatnim wysiłkiem motoru, woli i wszystkich sił,
Ach, prędzej, jeszcze prędzej przemknąć śród skalnych brył!

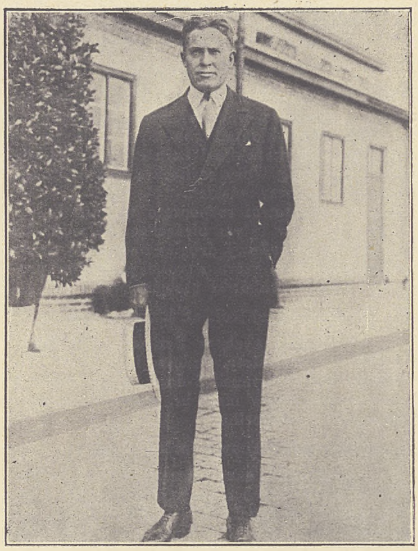
Grożą nam głazów zręby, przepaści straszny brzeg . . .
Mijamy je bez trwogi, cóż zdoła wstrzymać bieg?!

Z zawrotną pędzimy szybkością, horyzont skrywa kurz . . .
Ostatnie skręty wirażu w przelocie mignęły już . . .

Coś tam zabłysło w oddali . . Na szosie światła, snop . . .
Tłum. Okrzyk: Pierwszy na mecie! Zwycięstwo! Hamulec! Stop!

Zakopane, 1930.

Z. Czartkowska.



Do Europy przybył ostatnio James D. Mooney, prezydent koncernu General Motors, celem objęcia zakładów jednej z największych włoskich fabryk samochodowych przez G. M. C.

Bezrobocie wśród szoferów

Ciężka sytuacja gospodarcza odbiła się również dotkliwie na szoferach warszawskich. Z pośród zawodowych szoferów w Warszawie jest 55 procent bezrobocznych. Są to zarówno szoferzy taksówek, jak i wozów prywatnych. Bardzo wielu właścicieli prywatnych wozów z powodu pogorszenia się interesów, pozbywa się swych maszyn i szoferzy prywatni tracą pracę. Nie lepiej powodzi się szoferom taksówek. Wielu właścicieli taksówek wycofuje swe taksówki z ruchu, uważając, iż przy obecnej konjunkturze interes ten nie rentuje się. Szofer pracuje na taksówce przez trzy doby tygodniowo i otrzymuje przeciętnie 30 procent od sumy, jaką wykazuje licznik. Przez dobę pracy zarabia szofer do 13 złotych, przeciętny więc tygodniowy zarobek szofera obraca się około sumy 40 złotych.

W nielepszej sytuacji znajdują się szoferzy berlińscy. W ostatnich czasach wycofano w Berlinie z ruchu 4.500 taksówek, z powodu zupełnego zastoju. Kryzys gospodarczy sprawia, że publiczność, jak może, unika jazdy taksówkami i dla oszczędności korzysta z tańszych środków komunikacji, jak np. tramwaje.

Samochody w województwie warszawskiem

W z. m. warszawski urząd wojewódzki zarejestrował 65 samochodów (w czerwcu 62), z tego 22 osobowych, 9 ciężarowych i półciężarowych, 8 autobusów, 5 dorożek, 1 samochód specjalny i 20 motocykli. Wydano 273 prawa jazdy, z czego 8 kobietom i 22 potwierdzeń zgłoszeń o uruchomieniu przedsiębiorstw autobusowych. Dokonano ponownego przeglądu technicznego 19 autobusów, wobec stwierdzenia podczas kontroli defektów. Nowej linji nie uruchomiono.

Z ZAGRANICY

Saurer w Holandji i w Polsce

Znana ta firma szwajcarska, aczkolwiek powoli, ale skutecznie zaczyna się zaprowadzać we wszystkich krajach europejskich. Według ostatnich wiadomości zamówiły tramwaje miejskie w Utrecht kilkanaście podwozi dla autobusów miejskich.

Państwowe Zakłady Inżynierji w Warszawie na podstawie licencji będą fabrykować ciężarówki i autobusy tejże samej marki. Do realizacji tego układu przyczyni się kredyt 5 miljonów fr. szwajc. udzielony P. Z. I. przez poważne banki szwajcar

skie. Obie transakcje zawdzięczają Zakłady Saurera świetnym wynikom, jakie osiągnęły ich wozy, zaopatrzone w sześciocylindrowe silniki Diesla.

Ford w Sowietach

Ford wybudował w Niżni — Nowgorodzie fabrykę samochodową, która pierwsze produkty już rzuciła na rynek. Montaż tych wozów odbywa się zwyczajem amerykańskim i trwa dla jednego wozu 3—4 godziny. Wozy sowieckie w niczem nie różnią się od amerykańskich.

Budowę montowni rozpoczęto w sierpniu ub. r. a ukończono w lutym bieżącego. W maju br. przystąpiono do budowy drugiej i większej co do rozmiarów fabryki, która w roku przyszłym produkować będzie osobówki i ciężarówki.

Coraz więcej kobiet kierowczyń

Na 100 wydawanych w Berlinie praw jazdy przypadło 10 na kobiety. Podczas kiedy w ub. latach stosunek ten wynosił 3 do 5 na sto, obecnie widać stały wzrost. W maju br. wydano 312 praw jazdy obywatelom Berlina.

Ruch autobusowy kolei Rzeszy

Na początku br. eksploatowały koleje Rzeszy 116 linij autobusowych o długości trasy 3121 klm. Na 68 linjach o długości 1521 klm. odbywał się ruch osobowy, na 48 (1600 klm) towarowy. Linje osobowe przejechały 2 i pół miljona kilometrów, co stanowi w porównaniu z rokiem całe 95 procent. Na linjach osobowych przewieziono cztery miljony osób.

Paryż—Berlin w niespełna 4 godziny

W dniu 4 sierpnia dokonano na regularnej linji lotniczo-komunikacyjnej Paryż — Berlin przelotu w rekordowym czasie.

Lot trwał 3 godz. i 57 minut. Dotychczas najkrótszy czas wynosił 4 godz. 13 minut.

Lotu tego dokonano na samolocie komunikacyjnym „Farman".

Zużywanie dróg przez samochody

Niemiecki związek budowy dróg rozpoczął ciekawe, a zarazem bardzo cenne próby nad stopniem zużycia dróg przez samochody ciężarowe. W tym celu uruchomił on na trzech odcinkach szosowych, zbudowanych specjalnie dla doświadczenia, cztery ciężarówki i trzy zaprzęgi konne. Na pierwszym uruchomiono dwa samochody ciężarowe z obciążeniem 5 ton i szybkością 45 km/godz. każdy, na drugim jeden samochód ciężarowy z obciążeniem 10 ton i szybkością 35 km/godz., wreszcie na trzecim jeden samochód z obciążeniem 15 ton i szybkością 25 km/godz. Wozy te, zaopatrzone w koła z balonami, kursowały dzień w dzień w przeciągu czterech miesięcy, każdy po swoim torze, obciążając go 2 100 tonami dziennie, czyli około dziesięciokrotnie większym tonażem, aniżeli wynosi średnie obciążenie szosy normalnie używanej.

Celem porównania badano następnie stopień zużycia tych samych odcinków przy pomocy trzech wozów konnych. Okazało się, że droga została uszkodzona od obręczy kołowych tak szybko, że już po 5-ciu dniach trzeba było przerwać wyniki, które powinny być brane pod uwagę przy opracowywaniu przepisów o ochronie dróg przed ich zużyciem przez samochody ciężarowe. Co na to nasze władze miarodajne, które bez głębszego zastanowienia się i ekspertyz zredagowały ustawę o „Funduszu Drogowym", krzywdzącą wszystkich bez wyjątku automobilistów!

Zniżka cen na rynku samochodowym

W roku bieżącym ujawnił się dość znaczny spadek cen samochodów, który ogarnia prawie wszystkie kategorje wozów osobowych.

Przyczyną tej zniżki jest kryzys w światowym przemyśle samochodowym a w szczególności w przemyśle amerykańskim. Cyfry produkcji samochodów w Stanach Zjednoczonych spadają znacznie w porównaniu z rokiem ubiegłym. Jednocześnie maleje zbyt zarówno na rynku wewnętrznym jak i na eksportowych.

Europejskie montownie fabryk amerykańskich pracowały dotychczas dość dobrze, ostatnio jednak i tutaj zaznacza się pewne osłabienie. Produkcje tych fabryk ma podtrzymać zniżka cen. W związku z tem nie należy się obawiać, aby w bliskiej przyszłości ceny samochodów mogły się podnieść, ale nie trzeba także oczekiwać, aby mogła nastąpić rychło nowa zniżka. Zato jeżeli zaznaczy się chociażby niewielka poprawa na rynku, należy liczyć się z pewnem obostrzeniem warunków sprzedaży, które dzisiaj są rzeczywiście dogodne, a kredyt 18-miesięczny, a nawet dłuższy nie należy już w tej branży do rzadkości.

Biuro znalezionych samochodów

Automobilklub Rzeszy — jako pierwszy — zorganizował biuro, do którego zgłasza się względnie nadsyła znalezione samochody i akcesorja. Prawni właściciele zgłaszają w nim swą stratę, gdzie po odnalezieniu mogą je odebrać. Organizacja takiego biura o tyle w Berlinie była aktualna, że kradzieże samochodów i motocykli w tym mieście w ostatnim czasie stawały się coraz częstsze.

Budżet drogowy Stanów Zjednoczonych

W Stanach Zjednoczonych, gdzie turystyka i komunikacja samochodowa osiągnęła szczyt swego rozwoju, główny nacisk kładzie się na drogi, szczególnie rozbudowę nowych sieci oraz utrzymanie już wybudowanych. Na rok 1930 znajduje się w budżecie departamentu dróg narodowych pozycja siedmiu miljardów i 600 tysięcy dolarów, przeznaczonych na rozbudowę i utrzymanie t. zw. „States Higherays", łączące poszczególne większe miasto i ośrodki przemysłowe.

Budżet drogowy Anglji

Ministerstwo Komunikacji ogłasza, że budżet drogowy na rok 1931 podwyższony będzie z 9,5 milj. funtów na 25 milj. Suma ta posłuży na utrzymanie i rozbudowę dróg, szczególnie pierwszej klasy.

Wywóz pruskiej benzyny

Pomimo zawarcia porozumienia z rafinerjami czeskiemi o kontyngentowy przywóz benzyny surowej do Czechosłowacji celem dalszej przeróbki na benzynę motorową, przemysł polski w dalszym ciągu rozporządza jeszcze pewnemi ilościami benzyny na eksport po pokryciu zapotrzebowania wewnętrznego. Ilości te wprawdzie nie są bardzo znaczne, jednak ze względów finansowych pożądana jest ich likwidacja, która daje się przeprowadzić jedynie z trudnościami. Poza Czechami naturalnym rynkiem zbytu dla Polski są kraje nadbałtyckie. Rynki te jednak częściowo są dla polskiego towaru niedostępne, stosunkowo zaś bardzo mało pojemne. Ten stan rzeczy wytworzył powiększenie dostaw do innych państw i to przeważnie drogą lądową. Sprzedaże te, po zapoznaniu się odbiorców z polskiemi towarami, coraz bardziej się ożywiają i wróżą bardzo dobre wyniki tak pod względem cen, jak i ilości likwidowanego towaru.

Komunikat
Oddziału Motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja"

1. Na członków nadzwyczajnych przyjmuje się z dniem 1 września 1930 r. pp. Boczeń Stanisław, Boczeń Władysław, Sawicki Wacław, Koehler Andrzej i Max Kutzner.

2. Zwraca się uwagę, że w sobotę, dnia 30. bm. upływa ostatni dzień zgłoszeń do wyścigów o mistrzostwo Polski.

Dla wszystkich zgłoszonych do mistrzostw Polski odbędzie się w sobotę, dnia 30. bm. o godzinie 20-tej odprawa w sekretarjacie.

3. Z okazji mistrzostw Polski organizuje K. M. Grudziądz „Zjazd gwiaździsty do Grudziądza". Zgłoszenia mogą zainteresowani odebrać w sekretarjacie.

4. W czawartek, dnia 4 września br., odbędzie się plenarne zebranie o godz. 20-ej w lokalu p. Jarockiego przy ul. Masztalarskiej 8, I p.

Komunikat
Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Ziem Zachodnich R. P.

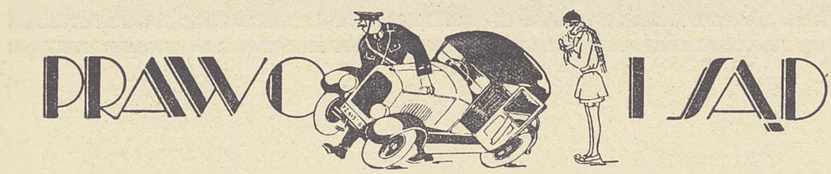
Donosimy wszystkim członkom, że w sobotę, dnia 30 sierpnia, urządza filja Poznań zabawę taneczną, urozmaiconą różnemi niespodziankami w Ogrodzie Zoologicznym. Początek o godz. 8-mej wieczorem. Tańce przeciągną się do godziny 6-tej rana. Zapraszamy niniejszem wszystkich członków i sympatyków.

Zarazem komunikujemy, że zebrania filji Pleszew odbywają się trzeciego każdego miesiąca. Następne zebranie filji Środa w niedzielę, dnia 7 września, o godz. 10 przed poł. w lokalu p. Gutkiewicza w Środzie.

Odpowiedzi redakcji

Pan F. W. M. — Moc silnika wozu wynosi 46 KM. na hamulcu przy 2600 obr. na min. Na desce rozdzielczej zamek zapłonu umieszczony jest w prawym końcu owalnej ramki, a guzik dławika w lewym. Guzik zapłonu i mieszanki znajdują się w dolnej części ramki po obydwu stronach szybkościomierza. Po prawej stronie ramki znajduje się manometr oleju i amperomierz, po lewej zaś przełącznik światła i elektryczny wskaźnik temperatury wody.

Pan Ig. Z. Góra, pow. Jarocin. — Samochody osobowe karosują w Wlkp. nast. firmy: Superba w Parzęczewie koło Jarocina, Samolot Sp. Akc., Poznań-Ławica, Brzeskiauto, Poznań. W Warszawie: Krajowy Przemysł Karoseryjny i Karlux.



Odpowiedzialność właściciela

W tych dniach Automobilklub Wielkopolski otrzymał od jednego ze swych członków następującą ciekawą kwestję do zaopinjowania pod względem prawnym (podajemy odnośne pytania dosłownie):

Codziennie wieczorem odbiera u nas (chodzi o majątek ziemski) mleko mały wóz ciężarowy z N. Przy odjeździe samochodu kilkakrotnie młodzi ludzie stawali na stopniu samochodu i wyjeżdżali niem parę kilometrów. W tych dniach, przy podobnej okazji na stopniu stał z jednej strony syn mleczarza naszego, z drugiej syn mleczarza od sąsiadów, a na wozie było jeszcze kilku chłopców. W drodze powrotnej do N. syn naszego mleczarza spadł ze stopnia i uderzył się tak silnie, że zmarł w ciągu kilku minut. Proszę o wyjaśnienie następujących kwestyj:

1. Czy odpowiada właściciel wozu, jeżeli kierowca wiedział, że poszkodowany stał na stopniu?

2. czy odpowiada właściciel, o ile kierowca nie wiedział o tem?

3. czy właściciel odpowiada nawet wówczas jeżeli kierowca chłopców wzywał do zejścia ze stopni i ich ostrzegał?

Sprawę tę należy rozpatrzeć pod dwoma kątami widzenia: z uwagi na odpowiedzialność z ustawy samochodowej z dnia 3 maja 1909, i pod kątem widzenia odnośnych postanowień kodeksu cywilnego.

§ 8 ustawy samochodowej (w brzmieniu tłumaczenia Radajewskiego) powiada:

„Przepisy § 7 (uzasadniające odpowiedzialność właściciela wozu za wypadki spowodowane przez samochód) nie mają zastosowania,

1. jeżeli w czasie wypadku przewożono samochodem uszkodzonego albo rzecz uszkodzoną, albo jeżeli uszkodzony był przy ruchu samochodu czynny,
2. jeżeli wypadek został spowodowany przez samochód, który służy tylko do przewożenia towarów i na równej drodze nie może osiągnąć szybkości ponad 20 klm. na godz.

Ponieważ chodzi tu o samochód ciężarowy, więc możnaby zastanawiać się nad tem, czy nie zachodziłoby wyłączenie od odpowiedzialności na podstawie pkt. 2 powyższego przepisu. Jednak z uwagi na to, że odpowiedzialność ograniczono tylko dla wozów o szybkości maksymalnej niższej niż 20 klm. na godz., a wozów takich dziś już niema, gdyż nawet najwolniejsze traktory ciągną 28—35 klm. na godz. więc cały ten przepis dziś już jest nieaktualny. Pozostaje pkt. 1.

Otóż tu przedewszystkiem trzebaby rozstrzygnąć sporną dotychczas kwestję, co mieści się w pojęciu „przewożenia" pod względem prawnym. Jak wszędzie w prawie, tak i tu rozgraniczenie pojęcia sprawia pewne trudności. Prawda, że jeżeli pasażer siada do dorożki samochodowej, czy autobusu, to jest „przewożony", że jeżeli właściciel samochodu zabiera znajomego ,to znajomy ten również jest przewożony. Jednak, jak będzie przedstawiała się sprawa np. z ulicznikiem, który uwiesił się ztyłu u koła zapasowego lub usiadł na zderzakach i w ten sposób odbywa podróż na gapę? Czy i on jest „przewożony"? Innemi słowy: czy pojęcie „przewożony" z § 8 ustawy samochodowej obejmuje tylko te osoby lub rzeczy, co do których lub pomiędzy któremi a właścicielem wozu lub osobą przez niego upoważnioną doszła do skutku w jakiejkolwiek formie umowa transportowa? Czy też podlegają temu pojęciu wszyscy i wszystko, co przebywa przestrzeń, poruszane siłą mechaniczną wozu, obojętne, czy znalazło się na nim przypadkowo, czy też za wolę zainteresowanych?

Ustawa nie daje na to wyraźnej odpowiedzi. Stała judykatura sądów, dotycząca wypadków, w których czepiający się wozu ulicznik, przejechawczy pewną przestrzeń, spadał i ponosił rany, szła w tym kierunku, że nie zachodzi tu przewożenie, gdyż istotą jego jest znaczniejsza zmiana miejsca, za którą nie można uważać przebycia kilkudziesięciu czy kilkuset metrów. Wypadki te podlegałyby postanowieniom § 7 ust. samochodowej. (Właściciela jednak chroni w takich wypadkach postanowienie, iż szkoda powstała wskutek winy poszkodowanego.)

Stanowisko to należy uznać za słuszne. Przesłanką ustawy samochodowej z 3 maja 1909 jest bowiem odpowiedzialność za zwiększone niebezpieczeństwo, jak to wyjaśniliśmy niejednokrotnie, a zamiarem jej jest chronienie tych wszystkich osób, które, nie używając samochodu jako środka lokomocji są narażone na większe niebezpieczeństwo ze względu na szybkość wozu i inne niebezpieczeństwa, które jazda samochodem powoduje dla otoczenia. Stąd też mówi się, że odpowiedzialność z ustawy samochodowej dotyczy tylko tego, co jest dokoła samochodu, a nie tego, co jest w samochodzie. Stąd też, jeżeli do samochodu wejdzie pasażer „na gapę", lub jeżeli uczepi się zderzaków i przejedzie z punktu A do B, to w każdym razie jest „przewożony". Umowy transportowej żadnej w tym kierunku nie potrzeba. Nie będzie natomiast należał do osób przewożonych ulicznik, który uczepił się ze swawoli koła zapasowego i przejechawszy kilkaset metrów, spadł i rozbił sobie głowę. Trzeba bowiem, aby celem działania osoby przewożonej była zmiana miejsca momentalnego pobytu, a nie wyzyskanie siły rozpędu maszyny do zabawy. Jazda musi mieć więc jakiś cel, nie może być tylko swawolą.

W danym wypadku niewątpliwie to zachodzi. Chłopcy jechali z miejscowości B do N z wyraźnym celem powrotu do domu tym sposobem. Byli więc „przewożeni", obojętnie, czy kierowca o tem wiedział lub nie: czy godził się lub nie. Ponieważ więc w danym wypadku przepis § 8 ma zastosowanie, odpowiedzialności właściciela samochodu za wypadek ten niema w żadnym z przedłożonych nam wypadków. Czy natomiast istnieje odpowiedzialność kierowcy? Bezwzględnie. Bo nawet gdyby nie był wiedział o tem, że chłopcy jadą na stopniu, to miałby obowiązek przekonać się, czy ma pełne bezpieczeństwo jazdy, a nawet gdyby chłopcy ci w sposób szczególnie podstępny uczepili się wozu, to kierowca musiałby udowodnić, iż nawet mimo staranności nie mógł wiedzieć o tem, iż wiezie pasażerów w bardzo niebezpiecznej pozycji. Jeżeli natomiast zgodził się, to już w samej tej zgodzie była ciężka lekkomyślność, za którą musi odpowiadać.

Stwierdziliśmy więc, że z ustawy samochodowej właściciel wozu w danym wypadku nie odpowiada zupełnie. Jak będzie się jednak stawiała odpowiedzialność z kodeksu cywilnego?

Jestto typowy wypadek odpowiedzialności za pracownika z powodu szkód, wyrządzonych przy okazji wykonywania poleceń (§ 831 kodeksu cywilnego). Przyjmujemy z góry, że kierowca nie miał upoważnienia od właściciela do zabierania osób trzecich. Ważny § 831 k. c. który powinien każdemu pracodawcy być znany szczegółowo, brzmi:

„Kto ustanawia drugiego do jakiej roboty, obowiązany jest do wynagrodzenia szkody, jaką drugi przy wykonywaniu tej roboty bezprawnie wyrządzi osobie trzeciej. Obowiązek wynagrodzenia odpada, gdy uprawniony do władania sprawą dołożył wymaganej w życiu potocznem staranności w wyborze ustanowionej osoby oraz w dostarczaniu przyrządów i narzędzi, albo kierownictwie wykonywaniem roboty, o ile ma je dostarczyć albo kierować robotą, albo, gdy szkoda byłaby powstała również w razie dołożenie tej staranności.

Ta sama odpowiedzialność ciąży na tym, kto na podstawie umowy obejmuje za uprawnionego do władania sprawą wykonanie jednej z czynności, wymienionych z zd. 2 ust. 1."

W zasadzie więc pracodawca, tj. właściciel wozu w danym wypadku, odpowiada za swego szofera, obojętnie, czy kierowca zgodził się na to, że chłopcy stali na stopniu, czy ich widział. czy też stali tam mimo jego zakazu. Jednak właściciel wozu może uwolnić się od tej odpowiedzialności, jeżeli w postępowaniu sądowem wykaże, że przy wyborze kierowcy dołożył staranności wymaganej w życiu potocznem. W ten sposób zasada ta w praktyce staje się wyjątkiem, gdyż aby uzasadnić odpowiedzialność, trzebaby właścicielowi udowodnić, że już dawniej zachodziły wypadki lekkomyślności ze strony szofera, że stale jeździł nieostrożnie lub swawolnie, że np. był karany za lekkomyślność w jakiejkolwiek formie i że właściciel o tem wiedział. Inaczej odpowiedzialności właściciela niema.

Reasumując kwestję, można w danym wypadku zaopinjować: o ile co do kierowcy samochodu nie można podnieść jednej z poprzednio wskazanych kwestyj, właściciel samochodu za dany wypadek w żadnej formie odpowiedzialności nie ponosi. (pz)

Syndykat kierowców wyścigowych

Włochy, w których sport samochodowy żywiołowo się rozwija i których kierowcy należą do elity europejskiej, posiada oryginalny syndykat kierowców.

Pod kierunkiem dyrektora Filippiego syndykat ten pracuje nader intensywnie, dbając o najwyższe uposażenie materjalne swych członków a obecnie np. pertraktuje z organizatorem wyścigu górskiego w Klausen w celu wysłania włoskich kierowców do tych zawodów. Wynika z tego wyraźnie, iż sport samochodowy obecnie stał się sportem zawodowym i ma tylko materjalne dobro poszczególnych kierowców na celu.

Zjawisko to jest tem charakterystyczniejsze, jeżeli weźmiemy pod uwagę, iż równorzędnie z tym syndykatem, pomysłowe jednostki, rekrutujące się z obozu byłych kierowców stworzyły własną oryginalną organizację.

Znany bowiem kierowca Maserati, posiada własną „stajnię wyścigową", zakontraktowawszy szereg wybitnych kierowców, którzy obowiązani są startować na „Talbotach", zaś Ferrari, wszedłszy w kontakt z fabryką „Alfa Romeo", dostarcza tejże kierowców przez siebie zakontraktowanych i utrzymywanych. Do tych kierowców Ferrari'ego należą tak wybitni zawodnicy, jak Nuvolari, Varzi, Arcangeli i in. Każdy z tych kierowców jest zgóry na pewną ilość wyścigów zakontraktowany, zaś do których dopuszczony będzie, decyduje już sam Ferrari, od którego zależy wogóle start teamu „Alfa Romeo". Maserati poza „Talbotami" dysponuje własnemi wozami wyścigowemi tak, iż ze sportu automobilowego powstało czysto handlowe przedsiębiorstwo.

HUMOR

Do wszystkiego można się przyzwyczaić

Bob i Mimi jadą samochodem. W pewnej chwili Bob przechyla się nagle i całuje Mimi.

— Oh — krzyczy Mimi — przestraszyłeś mnie.

Milczenie. Jednolity ton pracującego motoru.

Po dziesięciu minutach odzywa się Mimi:

— Bob, przestrasz mnie jeszcze raz!

To zmienia postać rzeczy

— Niesłychane, dopiero teraz otrzymuję depeszę, a juz cztery godziny leżała u was w urzędzie pocztowym. I w dodatku przybywa pan motocyklem!

— Tak, proszę pana, lecz ja dopiero uczę się jeździć motocyklem.

Postęp

— Mój mąż poczynił nadzwyczajne postępy w prowadzeniu samochodu.

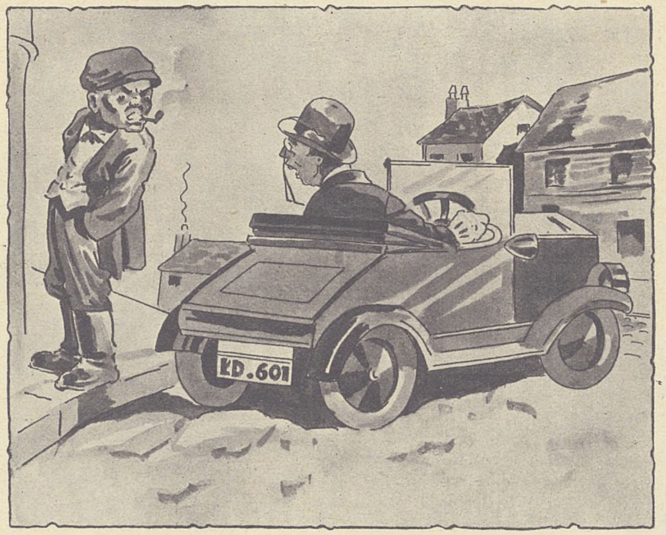
— W czem to się objawia?

— Dawniej, gdy miał „pannę“, to mówił: „gdzież może tkwić błąd“.

— A dziś co mówi?

— Dziś nic nie mówi, tylko klnie jak prawdziwy automobilista.

Nieporozumienie



— Jak daleko do Środy?
— Po co się pan śpieszy, kiedy dziś dopiero sobota.

Lepszy kombinator

— Mogę pana zapewnić, że samochód ten już w najbliższym czasie sam się zapłaci.

— A więc na tak korzystnych warunkach zaraz go zabiorę.

Także pomysł

— Sąsiadko, co pani robi codziennie z elektrycznym odkurzaczem! Stale ten straszny hałas na strychu!

— Z odkurzaczem? To mój mąż trenuje na strychu jazdę motocyklem.

Mała różnica

— Zosiu, uważam to w najwyższym stopniu za niewłaściwe, że mówisz w tak ostry sposób o swoim małżonku. Wszak na tydzień przed ślubem ofiarował ci taki piękny kabrjolet!

— Tak, moja kochana, lecz po ślubie ojciec mój musiał za ten wóz zapłacić!

Różne systemy smarowania

Dwaj przyjaciele wybrali się w podróż samochodem do Warszawy. Jeden z nich pojechał własnem autem, drugi zaś wydzierżawionem. Okazało się, że drugi przybył wcześniej do Warszawy. Zdziwiony, powiada pierwszy z nich:

— Tego nie rozumiem. Taki doskonały mam samochód i tak skrupulatnie go nasmarowałem przed wyjazdem.

— A ja posmarowałem . . . szofera — odpowiada drugi uśmiechnięty.

Rozmaitości ze świata

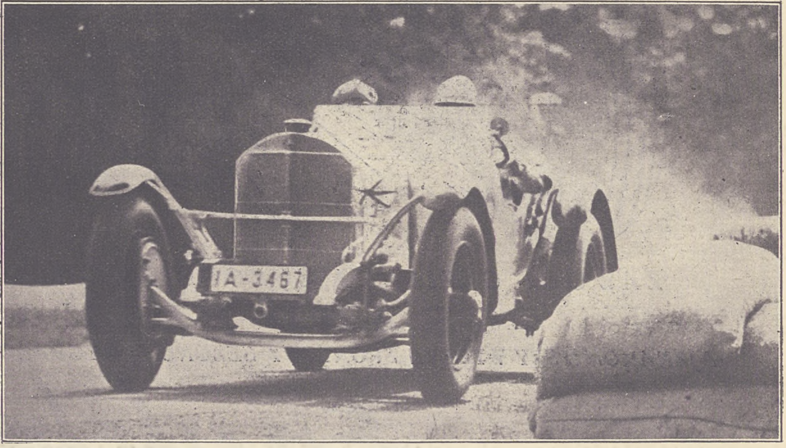




W Paryżu istnieje piękny kościolek poświęcony patronowi komunikacji św. Krzysztofowi. Na sklepieniu znajduje się piękna polichromja, przedstawiająca automobilistów, aeronautów, żeglarzy etc., składających hold swemu patronowi.

Na moście łączącym Windsor, Ontario i Detroit (U. S. A.) znajduje się mechanizm fotoelektryczny, który automatycznie likwiduje t. zw. „mostowe“ od kierowców.

Najwybitniejszy kierowca niemiecki Rudolf Carracciola zajął ostatnio pierwsze miejsce w kategorji sportowej w wyścigu w Klausen w Szwajcarji. Na zdjęciu widzimy go, biorącego zakręt na swym „Mercedesie“.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,30 zł, kwartalnie 3,79 zł. Ogłoszenia: 1-lamowy milimetr na stronie 5-lamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej. Wszelkie prawa przedruku i przeróbki zastrzeżone. Copyright by Drukarnia Polska S. A.